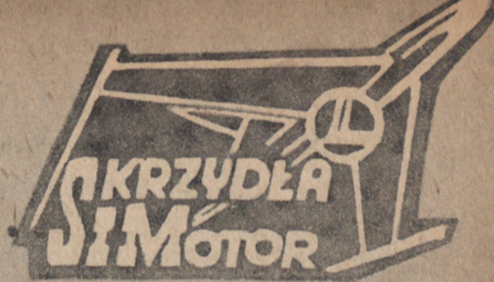



20 (256) ROK VI
13 – 19 MAJA
1951
CENA 60 gr

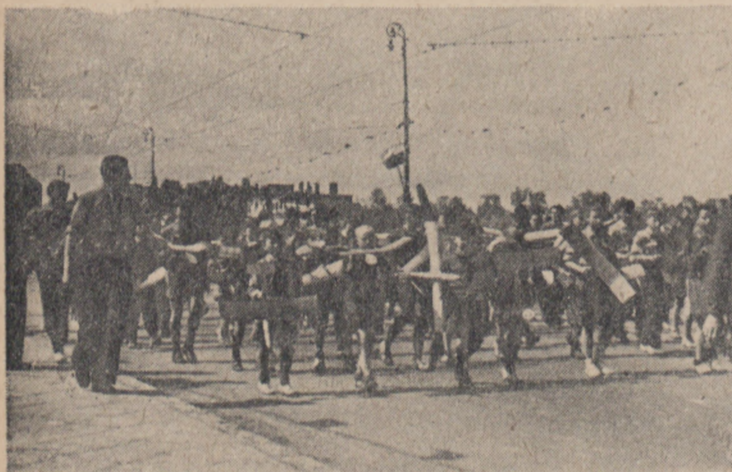
# LIGA LOTNICZA
## W POCHODZIE 1-MAJOWYM
## W WARSZAWIE

**Wśród olbrzymiej masy młodzieży, która w dniu 1 Maja defilowała w Warszawie przed trybuną Prezydenta Rzeczypospolitej — maszerowali również członkowie Ligi Lotniczej — modelarze, szybownicy, piloci silnikowi i spadochroniarze.**

**Udziałem w pochodzie i znakomitą postawą młodzi lotnicy zademonstrowali tysięcznym tłumom widzów swą gotowość do walki o wykonanie zadań wielkiego Planu 6-letniego, o utrzymanie pokoju.**

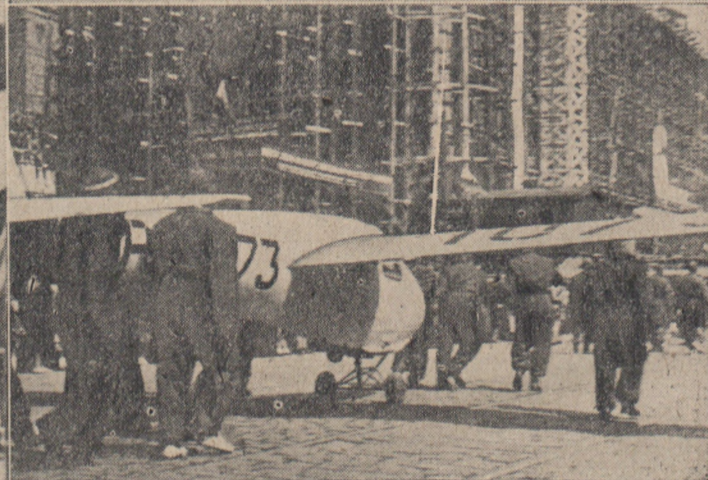
**Na zdjęciach: fragmenty defilady poszczególnych grup Ligi Lotniczej.** Foto: LL (5)










## PLEBISCYT POKOJU

Już za kilka dni, 17 maja rozpocznie się w naszym kraju wielka akcja zbierania podpisów pod apelem Światowej Rady Pokoju i Manifestem Polskiego Komitetu Obrońców Pokoju. Wszyscy uczciwi ludzie, którzy swą codzienną pracą na roli, w fabryce czy laboratorium przyczyniają się do umocnienia siły i potęgi naszej Ludowej Ojczyzny, a przez to samo — siły całego światowego obozu pokoju, swymi podpisami zażądają:

— zawarcia paktu pokoju między pięcioma wielkimi mocarstwami — Związkiem Radzieckim, Stanami Zjednoczonymi, Chinami Ludowymi, Wielką Brytanią i Francją. Pakt ten
— natychmiastowego wycofania wojsk interwencyjnych z Korei i przywrócenia narodowi koreańskiemu niepodległości;
— zaprzestania uzbrajania Niemiec Zachodnich, odbudowy hitlerowskiej armii i lotnictwa;
— bezwarunkowego zakazu broni atomowej.

Z takimi śmiałymi i stanowczymi żądaniami występuje dziś ruch obrońców pokoju w stosunku do tych, którym dla zwiększenia własnych zysków marzy się rozpętanie nowej, potwornej zawieruchy wojennej, która pociągnęłaby za sobą milionowe ofiary w ludziach, przyniosłaby śmierć i zniszczenie. Masy ludowe rozumieją coraz lepiej, że to od nich, a nie od pana Trumana czy Achesona zależy wojna albo pokój.

Zbieranie podpisów pod apelem Światowej Rady Pokoju rozpoczęło się już w wielu krajach i przebiega wśród wyjątkowego entuzjazmu prawie całej ludności tych krajów.

17 maja i naród polski rozpocznie składanie podpisów pod apelem, manifestując w Narodowym Plebiscycie pokoju swą jedność i stanowczą postawę wobec wrogów pokoju i niepodległości naszej ojczyzny. W tej wielkiej bitwie nie może zabraknąć i nie zabraknie polskiej młodzieży lotniczej.

Ale walka o pokój — to nie tylko podpis pod apelem. Wiedzą o tym dobrze robotnicy, górnicy, metalowcy, podnosząc wydajność swej pracy, przyczyniają się do szybkiego wzrostu obronności Ludowej Ojczyzny i potęgi całego obozu pokoju. I nas, młodzież lotniczą czekają te same zadania.

Pilocie Ligi Lotniczej! Modelarzu! Aktywisto LL! Pamiętaj, że każdy lot, wykonany lepiej niż poprzedni, każdy model latający dłużej niż poprzedni, każde koło pracujące lepiej niż inne — to twój wkład w dzieło utrwalenia pokoju na świecie.

**Wszyscy lotnicy na front Narodowego Plebiscytu Pokoju!** (wig)

# LUDZIE CZERWIENIĄ SKRZYDLACI

**Międzynarodowe Święto Pracy — 1 Maja było obchodzone w bieżącym roku pod znakiem wzmożonej walki wszystkich postępowych sił świata o pokój. W Związku Radzieckim i w krajach demokracji ludowej Święto Pierwszomajowe było pełnym radości i dumy dniem przeglądu naszych zdobyczy. Wraz z całą klasą robotniczą i z całym narodem polskim, zjednoczonym we wspaniałym, potężnym Froncie Narodowym walki o Plan Sześcioletni, dokonało tego przeglądu także nasze lotnictwo sportowe.**

Punktualnie o godzinie 10-ej zajął miejsce na pięknie udekorowanej trybunie honorowej ustawionej na tle jasnego Centralnego Domu Partii, Prezydent Bolesław Bierut. Orkiestra gra hymn narodowy. Tłumy skandują „Bierut — Stalin — Pokój". Prezydent Bolesław Bierut witając Święto Klasy Robotniczej mówi o osiągnięciach narodu polskiego budującego fundamenty socjalizmu w naszej ojczyźnie o przygotowaniach wojennych prowadzonych przez imperialistów, godzących w naszą niepodległość narodową.

**Wielką i twórczą jest nasza praca, jasną i niezawodną jest nasza droga. Więc jeszcze mocniej zewrzyjmy nasze szeregi w narodowym froncie walki o pokój i o Plan 6-letni, w utrwaleniu niepodległości naszego kraju. Bądźmy ofiarnymi i niezłomnymi bojownikami Pokoju w służbie całej ludzkości i szczerymi, ofiarnymi patriotami w służbie Ojczyzny".**

Rozbrzmiewają dźwięki międzynarodówki. Jednocześnie bateria dział oddaje salwy honorowe. Rozpoczyna się imponujący pochód ludności stolicy.

Rozpraszają się chmury, słońce zalewa potokami złotego światła ulice stolicy.

Idzie młodzież; grają barwami wszystkich kolorów tęczy kostiumy zrzeszeń sportowych i wreszcie — olbrzymi transparent niesiony przez grupę chłopców w granatowych kombinezonach ze znaczkami LL zapowiada prezentującą się wspaniale **kolumnę Ligi Lotniczej.**

Poszczególne grupy charakteryzują kolejne stopnie wyszkolenia lotniczego.

„Ludowe lotnictwo w służbie mas pracujących, na straży pokoju" — ten napis na transparencie jasno przedstawia nasze zadania.

Za transparentem grupa chłopców trzyma różnokolorowe baloniki. Tuż przed trybuną puszczone baloniki ulatują wysoko w błękit nieba. Maszerują modelarze — młodzi chłopcy w harcerskich mundurkach. Trzymają wysoko i dumnie wykonane przez siebie modele. Od prostych gumówek do trudniejszych dużych modeli redukcyjnych, wszystkie sylwetki odznaczają się wielką starannością wykonania.

Dalej kroczy oddział spadochroniarzy LL. Znajduje się wśród nich kilka koleżanek. Nie obcą jest i dla nich ta dziedzina sportu, ich szczere uśmiechy zapraszają spoglądające na nie z zazdrością rówieśniczki, by wstępowały w ich ślady.

Majestatycznie płynie ciągnięty przez grupę pilotów szybowcowych zgrabny szybowiec polski typu „Mucha". Roześmiane oczy chłopców zapewniają, że wszystkie swe siły poświęcą na takie opanowanie techniki pilotażu, by jak najlepiej służyć Ludowej Ojczyźnie. Uśmiecha się Prezydent Bierut do młodych pilotów, którzy zapewniają go w myśli, że wzorując się na doświadczeniach lotnictwa radzieckiego, staną się godnymi zaszczytnego miana pilotów Polski Ludowej.

Idą dalej niekończące się wprost szeregi młodzieży. Zieleń koszul, czerwień krawatów organizacyjnych, roześmiane twarze płyną przed trybuną Pierwszego Obywatela Polski Ludowej.

Rozbrzmiewają bez przerwy hasła: „My z Bierutem — budujemy Nową Hutę"; „Próżno straszą nas bombami — Zwyciężymy — Stalin z nami".

Wśród manifestującej młodzieży często widać czerwone otoki czapek żołnierskich. Maszeruje z ludem wyrosłe z ludu wojsko. Do maszerującej grupy ZMP-owskiej podbiega kilku lotników i ujmując pod ręce wesoło koleżanki i kolegów, równają krok i wznoszą okrzyki.

Stojąca przy gmachu Muzeum Narodowego grupa młodzieży Chin Ludowych skanduje: „Stalin — Bierut —Mao - Tse - tung". Odpowiadają im z pochodu: „Niech żyje bohaterski naród chiński walczący z agresją amerykańską".

Prawie 6 godzin trwała imponująca manifestacja. Po defiladzie grupy młodzieży spacerowały po ulicach, śpiewając pieśni rewolucyjne. Panował nastrój radosnego entuzjazmu i wiary w słuszność i zwycięstwo sprawy, dla której manifestowała ludność stolicy.

Po południu w Parku Praskim grupy młodzieży zaczęły się gromadzić wokół oddanej do użytku w dniu 1 Maja wieży spadochronowej.

Wieczorem na licznych placach stolicy ludność radośnie śpiewała, tańczyła, przyglądała się występom zespołów artystycznych. Ciepły wieczór zapowiadał koniec radosnego dnia. Dzień chylił się ku końcowi, ale nie kończy się wraz z nim zapał i entuzjazm młodzieży. Trzeba, żebyśmy ten entuzjazm przenieśli w codzienną pracę. Trzeba go przenieść do naszych Kół Ligi Lotniczej, na lotniska aeroklubów, by każde nasze nowe zadanie podejmowane było wśród takiego entuzjazmu, jaki panował w dniu tegorocznego Święta 1-Majowego.

**CEZARY PAPIERNIK**





# REDAGUJEMY WSPÓLNIE

Pod tym hasłem redakcja tygodnika „Skrzydła i Motor" organizuje
**w dniu 20 maja 1951 roku o godzinie 10-ej w sali PLL „LOT" przy ulicy Hożej 39**

**I NARADĘ Z CZYTELNIKAMI SiM-u z terenu m. st. Warszawy i okolicy**

Z przyjemnością zobaczymy w niedzielę 20 maja br. wszystkich naszych warszawskich Czytelników i Korespondentów. Pragniemy, aby sala „Lotu", w której będziemy ze sobą rozmawiali, wypełniona była po brzegi. Pomimo, że często „rozmawiamy" ze sobą za pośrednictwem listów, w których wyrażacie swoje uwagi o SiM-ie, śmiało i rzeczowo nas krytykując, trzeba stwierdzić, że „rozmowy" te są niewystarczające. Będziemy tylko wtedy redagować dobrze nasze lotnicze pismo, jeżeli będziemy ze sobą w ciągłym i bezpośrednim kontakcie. Musimy ze sobą rozmawiać osobiście. Bo — musicie to sami przyznać — niejeden z Was miałby dużo do powiedzenia na temat SiM-u, ale w listach nie zawsze można tak dużo pisać.

Trzeba jednak, abyśmy o tym porozmawiali osobiście. Nie obawiamy się Waszej krytyki — przeciwnie, bardzo jej pragniemy — wiemy bowiem, że przyczyni się ona do usprawnienia naszej pracy, że pomoże nam pokonać wiele trudności i redagować tak SiM, jak Wy pragniecie, aby mógł on spełniać jeszcze lepiej swe zadania.

SiM jest naszym pismem — redagujmy go wspólnie. Będziemy słuchać zawsze Waszego głosu, aby SiM stał się Wam jeszcze bardziej bliski i drogi, abyście z jego stronic uczyli się budować silne lotnictwo Polski Ludowej — walczyć o pokój i budować socjalizm w naszej ukochanej Ojczyźnie.

Trzeba, abyśmy w naszej lotniczej pracy wykorzystywali z jak największym pożytkiem na każdym kroku Wasze uwagi, pomysły, życzenia. Dlatego, zapraszając Was na pierwszą z nami naradę oczekujemy od Was jak najliczniejszego w nim udziału, aby narada ta była owocna i przyczyniła się do jeszcze większego podniesienia poziomu naszego pisma.

**Wzywamy wszystkich Czytelników i Korespondentów SiM-u, członków Kół LL, modelarzy, pilotów szybowcowych i silnikowych, spadochroniarzy, studentów wyższych uczelni lotniczych, uczniów liceum lotniczego, lotników wojskowych z terenu m. st. Warszawy i okolicy — stawcie się jak najliczniej w niedzielę 20 maja o godzinie 10-ej w sali PLL „LOT".**

Narada Warszawska będzie pierwszą z cyklu narad, jakie organizować będziemy z kolei na terenie całego kraju, na razie tylko w niektórych miastach wojewódzkich.

A za tym do zobaczenia za tydzień.

**Redakcja SiM-u**




# MIGAWKI Z WARSZAWSKICH MODELARNI

Warszawscy modelarze w ramach Czynu Pierwszomajowego podjęli liczne zobowiązania, pragnąc w ten sposób godnie uczcić Święto Pracy. Między innymi, członkowie modelarni przy szkole ogólnokształcącej przy ul. Smolnej w Warszawie zbudowali model redukcyjny „Zucha", a modelarze ze świetlicy TPD na Żoliborzu model „Junaka" w skali 1:4.

Odwiedziliśmy modelarzy podczas pracy.

Chłopców ze szkoły przy Smolnej zastajemy przy robocie. Na warsztacie stoi szkielet kadłuba „Zucha" w skali 1:4 montowany przez modelarzy Wieśka Kościańskiego i Pawła Karolaka. Paweł uzbrojony w patyk smaruje klejem listewki.

Przy drugim warsztacie powstaje skrzydło. Chłopcy wygładzają strugiem ostatnie nierówności. Na trzecim stole leżą już gotowe elementy modelu i czekają na ostateczny montaż. Kol. Robert Frydrysiak montuje statecznik. Ma jednak wątpliwości, czy robi to dobrze. Na stole leży książka „Szkoła małego lotnictwa" — Robert patrzy na plan. — Tu nie może być omyłek.

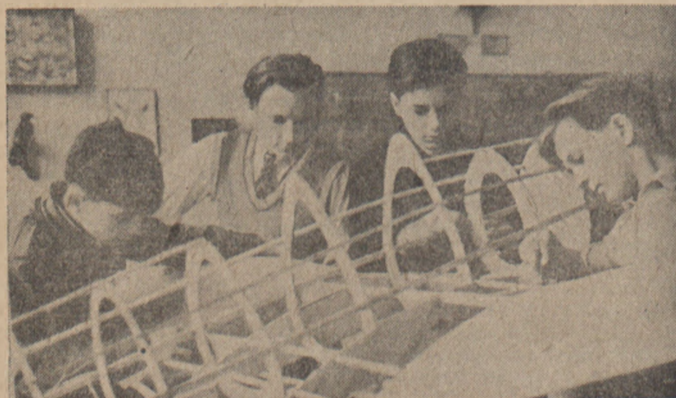
Kierownikiem grupy modelarzy jest kol. Marian Hoffman. Opowiada nam o pracy w modelarni. Chłopców przy budowie modelu pracuje siedmiu, inni nie zawsze przychodzą. Z pracujących należy jeszcze wyróżnić Wiesława Osiaka, Ruszeckiego, Janusza Kaczorka i Andrzeja Michałowskiego. Młodzi modelarze pracują z zapałem, chcą zdążyć na czas, a pracy jest dużo. Trzeba model jeszcze okleić i pomalować. Nie chcemy zabierać chłopcom drogocennego czasu, żegnamy się.

Z kolei jedziemy na Żoliborz do modelarni TPD.

Modelarnia wita nas pracą. Wokół ustawionego na stole ping pongowym modelu „Junaka" pracują chłopcy. Model jest tak duży, że do wnętrza jego kabiny wchodzi najmniejszy z modelarzy, Marek Cygański. Marek ma 10 lat i bardzo interesuje się lotnictwem. Jest teraz zajęty, okleja żeberka statecznika. Kadłub modelu już jest oklejony, a koledzy Wiesiek Kuracki i Rysiek Przybyłowicz montują prawe skrzydło. „Więcej w lewo, do góry, ostrożnie!" — dyryguje pracą kierownik

**(dokończenie obok)**

**Wre praca nad wykonaniem Czynu Pierwszomajowego! Chłopcy z modelarni w Warszawie pracują z zapałem nad budową modelu.**
Foto: LL



# PILOCI LL OPYLAJĄ LASY

O 4-ej rano zerwaliśmy się wszyscy na nogi. W tej chwili miał nastąpić start „opylaczek". Jaskrawe, dopiero co wzeszłe słońce zaglądało w okno. Jeden rzut oka na gałęzie rosnącego w pobliżu leśniczówki drzewa rozwiał wszelkie nadzieje — porywisty wiatr chwiał nim na wszystkie strony. Opylanie w takich warunkach jest niemożliwe. Prądy wirowe powstające w powietrzu pod wpływem wiatru unosiłby owadobójczy proszek, który opadałby wszędzie — lecz nie tam, gdzie jest najbardziej potrzebny.

Byłem wprost zrozpaczony — co powie redaktor, gdy powiem mu, że nie mam reportażu, bo... wiał wiatr? A czytelnicy?

Przeszedłem w kierunku położonego pod lasem lądowiska. Nogi grzęzły w piasku.

Podnosząc w górę harde łby swych silników stały w rzędzie okryte pokrowcami CSS-y. Kręcili się przy nich mechanicy coś poprawiając i sprawdzając. Wprawdzie maszyny przygotowane były już wczoraj — „lecz przy samolocie zawsze znajdzie się robota" — mówi mechanik Adam **Wacław.** Mechanik z Kieleckiego ALL **Jagiełło** po raz setny sprawdza usprawniony przez siebie mechanizm uruchamiający aparat do opylania — może jeszcze coś uda się ulepszyć? Warszawiak Skóra także „pieści" swoją maszynę — musi być dokładnie przejrzana. Tumany kurzu unoszące się w powietrzu podczas każdego startu wciskają się w każdą szczelinkę. Codzienne czyszczenie samolotu jest pracą żmudną i zabiera dużo czasu. Ale mechanicy pracują z samozaparciem. Wiedzą, że od ich pracy (nieraz do późnej nocy) zależy sprawne i terminowe wykonanie planu opylania.



**Od sprawnej i szybkiej pracy mechaników zależy przygotowanie maszyn do lotu. Mechanicy silnikowi i płatowcowi eskadry Ligi Lotniczej, opylający lasy w woj. białostockim, pamiętają o tej zasadzie bardzo dobrze. Na zdjęciu — przegląd silnika.**

Także praca pilotów nie jest lekka. Lot „kosiakiem" na mocno obciążonej maszynie i w dodatku — tuż nad samymi wierzchołkami lasu jest zadaniem trudnym i wyczerpującym. Każdy z nich dokonuje dziennie dziesiątków startów i lądowań. Aby podołać tej naprawdę ciężkiej pracy, trzeba być dobrym pilotem, trzeba być świadomym celu ku któremu się dąży, trzeba być ZMP-owcem!

Wśród pilotów biorących udział w akcji opylania lasów spotkać można przedstawicieli najróżniejszych zawodów. Tak więc np. pil. **Andrzejewski** jest tokarzem (przy tym przodownikiem pracy wyrabiającym średnio 160% normy) w parowozowni Bydgoszcz; pil. **Baczyński** jest w „cywilu" urzędnikiem; pil. **Gudel** — inżynierem lotniczym a pil. pil. **Malinowski** i **Barys** — studentami wyższych uczelni. Cała eskadra tworzy zwarty kolektyw. Koleżeńska współpraca jest jednym z najważniejszych czynników gwarantujących należyte wykonanie zadania.

A rezultat działalności eskadry jest poważny. Tylko w dniach od 16 do 25 kwietnia piloci rozpylili **80 000 kg** proszku owadobójczego!

Przed nami rozciąga się coś, co przypomina nie las sosnowy, lecz... liściasty i to w zimie. Złudzenie rozwiewa brak śniegu i panujący wokół upał. Stajemy opanowani złowrogim wrażeniem — **oto skutki „działalności" barczatki - sosnówki.** Korony sosen pozbawione są prawie zupełnie szpilek. Gdzieniegdzie zielenią się maleńkie niczym pędzelki ich nikłe kępki. Konary drzew są poza tym zupełnie nagie. Ta olbrzymia połać lasu skazana jest na przedwczesny wyrąb.

Zagłębiając się dalej w las, spostrzegamy widome ślady działania rozpylonego przed kilkoma dniami proszku. W powietrzu unosi się jego nieprzyjemny, przenikliwy zapach. Proszek pokrywa dosłownie wszystko cieniutką, ledwie dostrzegalną warstewką. Wśród mchu i igliwia poniewierają się tysiące zatrutych gąsienic. Niektóre z nich jeszcze żywe niemrawo poruszając tułowiem starają się ukryć wśród zeschłych patyków, by tam oczekiwać zbliżającej się śmierci. A w górze szumią korony uratowanych sosen. Są trochę przerzedzone — żarłoczne gąsienice zdążyły zniszczyć część igliwia, ale to nic.

**Gąsienice barczatki - sosnówki są koloru ciemno - brunatnego; pokrywa je gęsta „szczecina". O wielkości takiej gąsienicy orientuje poniższe zdjęcie.**



Uratowanie tych sosen, to jeszcze jedno zwycięstwo, to jeszcze jedna cegła w budowie Planu 6-letniego. To wreszcie — wymowny kontrast pomiędzy pracą socjalistycznego lotnictwa i celami powietrznych korsarzy Trumana spod znaku dolarowego krążka — wymowny i nie wymagający komentarzy!

**A. RAYZACHER**

---

(dokończenie ze str. 308)

modelarni kol. Feliks Waśkiewicz. Rysiek ma wypieki na twarzy.

Skrzydło zostało wmontowane. Przy warsztacie pod oknem, Tadek Basiński wycina piłką żeberka. Obok, z sali świetlicy zaglądają ciekawie przez drzwi dziewczęta. Co też ci chłopcy tam tak majstrują? Mała Elżunia z zainteresowaniem przygląda się modelowi. Czy chciałaby latać? — pytamy zaciekawieni. — O, nie! — wykrzykuje przestraszona. Marek spogląda na nią z góry. On się na pewno nie boi, przecież będzie pilotem.

Pracą modelarzy interesuje się cała świetlica. Kierowniczka pomogła nawet chłopcom przy oklejaniu kadłuba.

Pod sufitem w modelarni wiszą latawce przygotowane do pokazów, które modelarze w ramach Czynu Pierwszomajowego zorganizują dla ludności wiejskiej w PGR.

Na warsztatach leżą narzędzia, gotowe koła, przygotowane do klejenia sklejki oraz stoją puszki z klejem. Robota idzie pełną parą. Chłopcy pracują codziennie, pragną na czas wykończyć swój model. Żegnamy przyszłych instruktorów.

Zarówno „Zucha", jak i „Junaka" widzieliśmy w pochodzie Pierwszomajowym. Podziwiała je publiczność, nagradzając rzęsistymi oklaskami, witali modelarzy okrzykami ich koledzy. Chłopcy byli szczęśliwi: nawet Prezydent spoglądał przyjaźnie na ich modele, owoc pierwszomajowego czynu.

(w)

# JELENIA GÓRA STARTUJE

*Gdybyście przypadkiem trafili do Jeleniej Góry i chcieli odnaleźć w tym szacownym grodzie Zarząd Miejskiego Oddziału LL, musielibyście długo błąkać się po wąskich, obramowanych fasadami starych domów, uliczkach. Trafienie na ślad Ligi Lotniczej w Jeleniej Górze jest bowiem nielada sztuką. Potrzeba do tego tyleż umiejętności myśliwego, co szperacza i detektywa razem wziętych.*

*Wysiadając na dworcu z pociągu spostrzegacie umieszczone na widocznym miejscu tablice informujące o tym, gdzie mieści się Zarząd Oddziału Ligi Morskiej, a także i Ligi Przyjaciół Żołnierza — na próżno jednak szukalibyście najmniejszej chociażby tabliczki, która wskazywałaby na miejsce zakonspirowania placówki LL. Wędrując po mieście widzimy porozmieszczane w oknach sklepów i na korytarzach urzędów hasła propagandowe i gazetki ścienne zarówno LM jak i LPŻ— jednak znowu na próżno wysilalibyśmy oczy pragnąc odkryć chociażby ślad propagandy LL. Jednym słowem — Ligi Lotniczej w Jeleniej Górze nie widać.*

*Jest to pierwsze nasze rozczarowanie Ligą Lotniczą w Jeleniej Górze.*

*Po wielu tarapatach udaje nam się wreszcie odnaleźć coś, co przy pewnej dozie dobrej woli można by nazwać Oddziałem LL. (Złośliwy stwierdziłby jednak z głębokim przekonaniem, że jest to po prostu dawny Zarząd Aeroklubu Jeleniogórskiego).*

*Jak wynika z informacji zebranych w „Zarządzie" (nie udało nam się stwierdzić, czy takowy rzeczywiście istnieje) sytuacja Ligi Lotniczej w Jeleniej Górze przedstawia się źle.*

*Nie bądźmy jednak zbyt pochopni w potępianiu w czambuł całej działalności LL w „Jeleniej". Są odcinki, na których praca idzie dobrze. Istnieją także pewne „znaki na niebie i na ziemi" wskazujące na to, że wkrótce będzie lepiej i praca w Jeleniogórskiej LL ruszy z martwego punktu. Dowiedzieliśmy się, że każdy z miejscowych pilotów w ramach pracy społecznej zobowiązał się do założenia jednego Koła LL. Pilotów silnikowych i szybowcowych w Jeleniej Górze jest niemało. Możemy więc spodziewać się powstania poważnej ilości Kół.*

*Usłyszeliśmy także o reorganizującej się modelarni LL. Odwiedziwszy ją, z radością stwierdzamy, że istnieją wszelkie przesłanki aby modelarnia ta zaczęła naprawdę dobrze pracować. Oto jej krótka historia. Powstała w listopadzie 1950 r. i... natychmiast pogrążyła się w letargu. Nie było w tym ani trochę winy samych modelarzy czy kierownika modelarni. Przeszkodą w jej normalnej pracy i rozwoju stał się dyrektor Szkoły Ogólnokształcącej, w której niegościnnych murach „gościła" nieszczęsna modelarnia. Otóż pewnego pięknego wieczoru... zamknął modelarnię na klucz i zawiesił odbywające się w niej zajęcia. Dyrektor był głuchy na błagania i prośby modelarzy. Modelarnia zamknięta „na cztery spusty" świeciła pustkami.*

*Aż pewnego dnia... gruchnęła wieść, że w Jeleniej Górze powstaje „Młodzieżowy Dom Kultury"! Otucha wstąpiła w stroskane serca modelarzy! Codziennie przychodzili przyglądać się, jak wprawdzie okazały, lecz mocno obdrapany budynek „MDK" nabiera pod wpływem pracy brygady remontowej nowego życia. Uzgodniono, że modelarnia Ligi Lotniczej otrzyma w gmachu MDK aż dwie sale. Pomyślcie tylko, co za perspektywy!*

*I oto jeszcze nie wyschła farba na świeżo wymalowanych ścianach, jeszcze z górnych pięter budynku dobiegają odgłosy pracy malarzy, cieśli, elektryków i instalatorów, a już modelarze przystępują do pracy. Ubrany w olbrzymi zielony fartuch („wyfasowany" z MDK) mały Zdzisio Morawski dźwiga ciężki taboret, Rysiek Mokanek wraz ze swym imiennikiem Ryśkiem Śmiechowiczem i Adasiem Hykalikiem rozładowują ligowy samochód z „granatami". Noszą oprócz Zdzisia Władek Hornik, Bogdan Kudraszow i inni. Robota leci aż miło.*

*Wkrótce wszystkie meble zniesione i ustawione. Troskliwie zawiesza się pod sufitem modele, układa materiał i rozpoczyna prace. Jest trochę pusto — lokal pomieści znacznie więcej stołów niż ciasna klitka w „gościnnej" szkole ogólnokształcącej. Twarze zdyszanych chłopców promienieją szczęściem. Snują plany na przyszłość...*

*— Stworzymy Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa!*

*— Weźmiemy udział w Ogólnokrajowych Zawodach Modelarskich!*

*Projekty sypią się jeden za drugim.*

*— Pamiętajcie! Musicie je wszystkie zrealizować! Zbudować i przygotować do zawodów sześć Żaków, dwie gumówki, cztery wyczynówki, dwie przejściówki i jeszcze na dodatek... śmigłowiec — to nie fraszka!—mówi z uśmiechem młody kierownik modelarni, pilot Leszek Gański.*

*— Wykonamy! — krzyczą chórem chłopcy.*

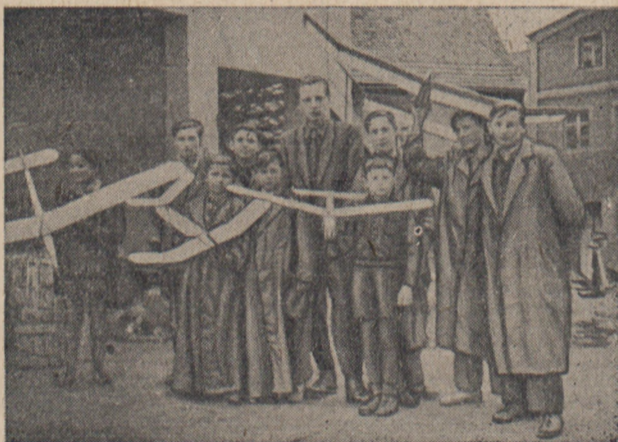
*Okazuje się, że jeleniogórscy modelarze zobowiązali się dopomóc w założeniu nowej modelarni w Karpaczu. Właśnie mamy dwóch „delegatów" z tej miejscowości — aż się palą do roboty.*

*Zamęczają jeleniogórzan pytaniami, proszą o wyjaśnienia odnośnie poszczególnych części modeli. Wkrótce i oni będą „u siebie" budowali własne modele — tak im przyrzekli chłopcy z MDK.*

*Patrząc na zapał i entuzjazm z jakim najmłodsi nasi ligowcy przystępują do pracy, życzymy wszystkim członkom LL w Jeleniej Górze, aby podobnie jak i oni szybko i sprawnie ruszyli z miejsca do pracy. A pracy jest dużo! Wystarczy wspomnieć o wymienionych na początku artykułu brakach, które są poważnymi, przynoszącymi wielkie Winę za te niedociągnięcia ponosi przede wszystkim Zarząd Oddziału Jeleniogórskiego LL, a także Zarząd Okręgu LL we Wrocławiu, który nie kontroluje i nie pomaga w pracy podległych sobie placówek. Oczekujemy od wymienionych zarządów samokrytycznego wyjaśnienia na temat niedociągnięć w pracy ligowej.*

**AER.**

**Grupa modelarzy z jeleniogórskiego Młodzieżowego Domu Kultury.**





# LATAJĄCY SMOK TITUSA BORATYNIEGO

ANDRZEJ GLASS

**Od jednego z Czytelników otrzymaliśmy poniższy artykuł jako uzupełnienie wzmianki o Titusie Boratynim, zamieszczonej w jednym z numerów SiM-u. Redakcja prosi Czytelników o łaskawe nadsyłanie swoich uwag i spostrzeżeń na temat artykułów z dziejów lotnictwa polskiego. (red.)**

Dla uzupełnienia wzmianki o Boratynim zamieszczonej w numerze 251 SiM-u, dorzucam trochę wiadomości zaczerpniętych z innego źródła.

W dwudziestych latach bieżącego stulecia Biblioteka Narodowa w Paryżu nabyła pewną ilość listów pisanych przez niejakiego Des Noyers, sekretarza królowej polskiej Marii Gonzagi, żony Władysława IV, do wielkiego francuskiego uczonego, matematyka i muzyka, Martina Mersennea, (1588 — 1648). Z listów tych dowiadujemy się, że Titus Livius Boratini, spolszczony Włoch, zwany Boratynim — zbudował na dworze Władysława IV maszynę latającą.

Boratyni urodził się w Wenecji około 1615 r. Pod wpływem Galileusza poświęcił się badaniom nad fizyką. Co mogło sprowadzić Boratyniego do Polski — nie wiemy. Lecz już w roku 1644 pośredniczy on w sporze naukowym między kapucynem Walerianem Magnusem, a profesorem krakowskim, Janem Brożkiem, w kwestiach próżni i ciśnienia powietrza. Faktem tym zwraca uwagę uczonych europejskich, którzy interesują się nim znacznie więcej od Polaków.

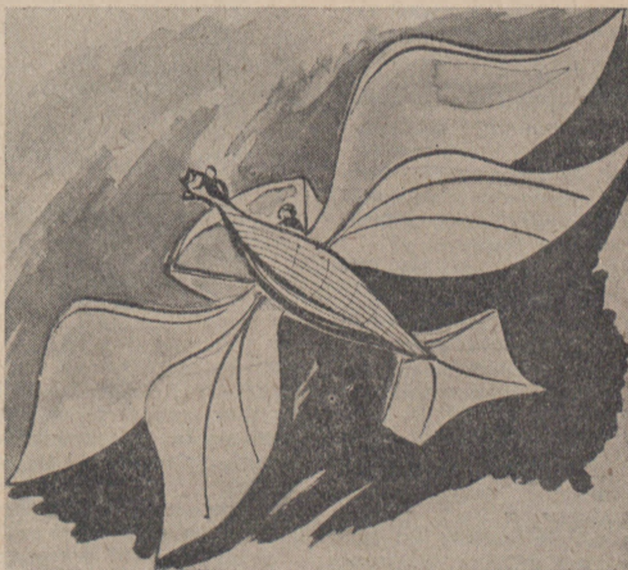
Prace jego wyprzedzają znacznie epokę w której żył. Na przykład rzuca projekt wprowadzenia powszechnej miary na 200 lat przed Wielką Rewolucją Francuską. W Warszawie buduje dla pałacu Morsztyna maszynę hydrauliczną, która wykorzystując energię wiatru dostarczała 5 000 beczek wody dziennie. Zajmował się także optyką — konstruuje soczewki ze szkła i kryształu górskiego. Buduje również zegar poruszany wodą.

Będąc nie tylko mądrym, lecz także ujmującym w zachowaniu, Boratyni szybko zyskuje sympatię Władysława IV i jego żony Marii Ludwiki. Zaś Jan Kazimierz, który darzył go wielkim zaufaniem i mianował go swym sekretarzem, oraz komendantem miasta Warszawy — nadaje mu szlachectwo polskie i prawo do bicia monety (1658 r.).

W lutym 1648 roku zbudował Boratyni mały aparacik o długości około czterech stóp (poniżej 1,5 m), który po nakręceniu sprężyny wzniósł się na wysokość kilku metrów, z kotem jako pasażerem. Udana próba zachęciła Boratyniego do dalszych prac, lecz jego środki finansowe są dość skromne. Wreszcie udaje mu się zdobyć 500 czerwonych złotych, prawdopodobnie ze szkatuły królewskiej — i buduje swój wymarzony statek. O maszynie tej mamy wiadomości z różnych źródeł.

Bechers w „Närrische Weissheit und weise Narrheit" pisze: „Na dworze króla polskiego Włoch Boratyni zbudował statek, czy machinę, ze słomy, czy jakiejś masy, w którym we trzy osoby unosił się nad ziemią. Gdy jednak zawsze okazywały się pewne niedostatki, zupełnej doskonałości nie osiągnął. Zaś utrzymywał, że dąży do tego, żeby w ciągu 12 godzin przelecieć z Warszawy do Konstantynopola". Opis tej maszyny znajdujemy też u Des Noyers, który zwie ją „latającym smokiem". Są to cztery skrzydła, które służą li tylko do utrzymania się w powietrzu i posuwania się. Skrzydła smoka unosząc się w górę kurczą się i zwężają, a opuszczając rozszerzają".

Wynika z tego, iż był to ornitopter, zbudowany na wzór ptaków, których lot



Boratyni pilnie obserwował. Z listów dowiadujemy się dalej, iż z tyłu znajdował się „ogon" — mogący służyć jako ster, gdy maszyna siadała na wodzie. „Smok" zamieniał się wtedy na „statek". Wreszcie najciekawszą rzeczą jest spadochron, w który maszyna była zaopatrzona. Des Noyers pisze: „Nad aparatem znajdował się rodzaj baldachimu, który w razie złamania skrzydeł mógł za naciśnięciem sprężyny podtrzymywać maszynę, żeby się wolno opuszczała".

Co do konstrukcji, to Bechers raczej się myli mówiąc o słomie. Materiałem, z którego Boratyni zbudował „smoka" było zapewne drzewo i fiszbin — mylnie wzięty za masę — który stanowił szkielet skrzydeł. Listy Des Noyers pozwalają przypuszczać, iż silnikiem była korba wprawiana w ruch siłą rąk ludzkich lecz jak było faktycznie — nie wiemy. Może wyjaśnią nam to dalsze dane o „latającym smoku", które prawdopodobnie znajdują się w notatkach uczonych i kronikarzy owych czasów.

Przerwanie prób spowodowała zapewne śmierć Władysława IV (1648), pozbawiając Boratyniego funduszów na dalsze badania.

Możemy być dumni, że już w XVII wieku były wykonane w Polsce pierwsze próby zdobycia przestworzy. Jest to bowiem jeden z pierwszych faktów historycznych w dziejach lotnictwa.

**NARODOWY PLEBISCYT POKOJU TO CIOS W PODŻEGACZY WOJENNYCH**

# AS z USA

**W pewnym dzienniku amerykańskim pojawiła się niedawno wiadomość podobnej treści: „Donald Shoulden, jeden z asów AAF, który brał udział w bombardowaniu i ostrzeliwaniu koreańskich miast, podczas jednego z wypadów został zestrzelony i dostał się do niewoli"...**

**— Kim jest Donald Shoulden?**

**— Amerykańskim lotnikiem, który walczył tylko dlatego, że mu dobrze płacono. I dlatego właśnie tak zaciekle strzelał z karabinów swego samolotu do bezbronnych kobiet i dzieci koreańskich chroniących się w zgliszczach i ruinach miast czy wiosek zbombardowanych przez samoloty „interwentów".**

**Przecież „za wzorowe sprawowanie się" kpt. Willy obiecał Donaldowi „jakąś willę" koło Filadelfii.**

**A Shoulden wcielał w życie wskazania wielkiego T(r)umana, który powiedział, że obowiązkiem każdego Amerykanina jest obrona amerykańskich interesów... w Korei(!).**

**(Oczywiście tak, jak Donald — za willę!...)**

**Dostawszy się do niewoli 22-letni Donald Shoulden oświadczył, że jemu nie potrzebne jest panowanie nad światem.**

**Do tego dążą przecież tylko miliarderzy, właściciele wytwórni samolotowych bankierzy z Wall Street. On zaś nie posiada ani fabryki, ani miliona dolarów, a nawet akcji zagranicznych przedsiębiorstw...**

**No, ale skoro obiecano mu willę...**

**Takie jest właśnie „oblicze ideologiczne" amerykańskiego żołnierza.**

**Jednak nie wszyscy Jankesi przyjeżdżają do Korei tylko po to, aby dostać po powrocie willę, samochód, posadę portiera czy też czek na 100 dolarów. Oto rach wojskowych, a potem kazano mi strzelać do Koreańczyków" — oświadczył ochotnikom chińskim po wzięciu go do niewoli.**

**W US - Army są różni ludzie: kupieni za dolary tak, jak D. Shoulden, któremu jest obojętne kogo i gdzie morduje. Albo też ludzie, których zwabiono tu kłamstwem, jak młodego Petersena.**



**Tak wyglądają niedoszli „panowie świata", wracający z Korei. Zmarznięci, przygnębieni i zniechęceni do całej wojny — jak ich ko edzy ze wszystkich oddziałów armii amerykańskiej. Zdjęcie reprodukujemy z amerykańskiego czasopisma lotniczego.**

**19-letni Petersen — także lotnik, syn farmera ze St. Michigan. On również dostał się do niewoli koreańskiej.**

**„Nie chciałem walczyć— lecz powiedziano mi, że wezmę udział w manew-**

**Niezależnie od tego jaką drogą znaleźli się oni w Korei, idą do niewoli lub cofają się... Chcą tylko uratować życie.**

**Przekonali się, jak groźny jest żołnierz, który walczy — o pokój. R. G.**

## JUBILEUSZ CZKAŁOWSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

Minęło 30 lat od dnia powstania czkałowskiej szkoły lotniczej — najstarszego w Związku Radzieckim lotniczego zakładu naukowego.

Szkoła rozpoczęła swą działalność w Leningradzie, w czasie, gdy na froncie toczyły się jeszcze boje. Lotnicy brali udział w walce z kontrrewolucją, a wielu z nich zostało odznaczonych orderami za odwagę i bohaterstwo.

Szkoła mieściła się w Leningradzie do jesieni 1928 roku. Był to okres gromadzenia doświadczeń. Rosły kadry specjalistów — wykładowców i instruktorów, zwiększała się liczba słuchaczy, doskonaliły się metody nauczania. Szkołę zaopatrzono w niezbędne pomoce naukowe, wybudowano poligon dla ćw czeń lotniczych. Zamiast przestarzałych i bardzo już zużytych maszyn. szkoła otrzymała nowoczesne samoloty bojowe.

Począwszy od roku 1928 szkoła pracuje w mieście Czkałow. Kierownictwo prowadzi walkę o dalsze podwyższenie poziomu teoretycznego i bojowego przygotowania pilotów. Szkoła korzysta z coraz lepszych i doskonalszych pomocy naukowych i sprzętu technicznego.

Z roku na rok uczniowie osiągają lepsze przygotowanie teoretyczne i praktyczne. Wiele uwagi poświęca szkoła kształtowaniu świadomości politycznospołecznej słuchaczy, wychowując oddanych partii Lenina — Stalina i socjalistycznej Ojczyźnie pilotów. Wychodzących z murów uczelni oficerów lotnictwa cechuje doskonałe opanowanie teorii i praktyki lotniczej, wysoki poziom wyrobienia politycznego, wzorowa dyscyplina i odwaga.

Dużymi sukcesami poszczycić się może uczelnia w dziedzinie doskonalenia metod nauczania, zarówno w szkoleniu naziemnym, jak i powietrznym.

Wielu z wychowanków szkoły zostało generałami lotnictwa, a ponad 40 odznaczonych zostało zaszczytnym tytułem Bohatera Związku Radzieckiego. Wśród nich widzimy takie nazwiska, jak kapitan Złudienskij, podpułkownik Mazistow, oficerowie Gomonienko i Wdowienko.

Świętując swój jubileusz, pracownicy szkoły nie spoczywają na laurach, nie poprzestają na swych chlubnych osiągnięciach, ale z jeszcze większą energią i zapałem przystępują do kształcenia nowych kadr lotniczych.

**R. F.**

Wypadek, o którym opowiem, zdarzył się w lecie ubiegłego roku na drugich ukraińskich zawodach szybowcowych.

Był parny, pochmurny dzień. Na niebie ponad lotniskiem cicho unoszą się szybowce. Piloci, oczekując swojej kolejki, śledzą uważnie loty towarzyszy. Nagle w górze nad lotniskiem zabrzmiała pieśń. Piloci uśmiechali się:

— Ternawski śpiewa!

Był on instruktorem szybowcowym jednego z ukraińskich aeroklubów. Choć zawody trwały dopiero kilka dni, wszyscy zdążyli już polubić Ternawskiego za niezwykle wesoły i towarzyski charakter. Teraz Ternawski krążył na „dwójce" na wysokości 600 m. Nagle pieśń urwała się, a do ziemi dobiegł krzyk „znalazłem komin, dobrze nosi". I znów rozbrzmiewała pieśń. W kominie Ternawskiemu nie udało się jednak utrzymać długo i straciwszy wysokość, szybko przeszedł do lądowania.

Gdy tylko wylądował, kierownik zawodów tow. Golik polecił dyżurnemu zarządzić zbiórkę. Stanęliśmy w szeregu zdziwieni, po co?

— Instruktor Ternawski — wystąpcie! — zakomenderował Golik.

Ternawski z wprawą dobrego żołnierza (niedawno przecież został zdemobilizowany) wystąpił z szeregu.

— Za naruszenie dyscypliny, za krzyki i śpiewanie w powietrzu udzielam wam nagany.

Nie wiem, jak kto, ja jednak byłem zaskoczony. Za co? Gdzie tu jest wina Ternawskiego? Nigdzie, w żadnym regulaminie lotniczym nie powiedziano, że w powietrzu zabrania się śpiewać. A przecież każdy lotnik zna to uczucie radości towarzyszące lotom — gdy pieśń sama wyrywa się z piersi.

I mówiąc prawdę, mimo całego szacunku dla kierownika zawodów, pomyślałem: „Ech, nie ma duszy sportowca, nie zna radości... zakazać śpiewać!"

A Golik kazawszy Ternawskiemu wrócić do szeregu zaczął mówić o dyscyplinie.

Większość z moich towarzyszy z zawodów, tak zresztą jak i ja przeszła surową szkołę wojskową, służąc w lotnictwie. Pogadanka o dyscyplinie przy tym tak długa, wydała się zbyteczną formalnością. **Mój są-**

# OPOWIEŚĆ O DYSCYPLINIE

**WSIEWOŁOD GONCZARENKO**
**pilot aeroklubu kijowskiego**

siad spoglądał z troską w niebo, a na jego twarzy nie trudno było wyczytać:

„Taki czas, że tylko latać, a tu słuchaj morałów...“

Po Ternawskim nastąpiła moja kolej. Otrzymawszy pozwolenie szybko usiadłem w kabinie „dwójki“, przypiąłem się pasami, sprawdziłem działanie sterów i podniosłem rękę — gotowe!

Samolot wybrał linę, starter podniósł białą chorągiewkę i polecieliśmy. Był to trzeci i ostatni lot według programu zawodów. Pierwszy po kręgu z zaliczeniem dokładności lądowania bez ślizgów, drugi na największą liczbę spirali z wysokości 800 do 300 m. Zrobiłem ich 12 i w wyniku dwóch konkurencji osiągnąłem trzecie miejsce.

Teraz zadanie polegało na tym, aby wykorzystując prądy wstępujące — utrzymać się możliwie najdłużej. Prawda, był jeszcze jeden warunek; należało wylądować na lotnisku dokładnie w wytyczonym miejscu, w przeciwnym wypadku lotu nie zaliczano. To jednak było zrozumiałe samo przez się: główne zadanie — utrzymać się w powietrzu, znaleźć „komin“.

Już na wysokości 200 m zaczęło „bujać“. A gdy wszedłem w drugi wiraż, strzałka wariometru, której nie spuszczałem ani na chwilę z oka, silnie podskoczyła do góry. Przeszło kilka sekund — strzałka utrzymywała się nadal w tej samej pozycji. Było to znakiem, że znajduję się w silnym prądzie wstępującym. Szkoda było stracić taką okazję. Spojrzawszy na wysokościomierz (strzałka wskazywała dokładnie 600 m) odczepiłem się od samolotu i ściągnąwszy drążek wszedłem na małej wysokości w krążenie. Prąd wstępujący okazał się tak silny, że dosłownie w ciągu 5 — 8 minut osiągnąłem wysokość półtora tysiąca metrów. Jaka przestrzeń! Przytem jak wspaniale lecieć na szybowcu — cicho, nie słychać warkotu silnika — unosisz się pod obłokami jak orzeł! Nie wytrzymałem i... zaśpiewałem.

Spojrzawszy na lotnisko — było ono nie większe od dłoni — uśmiechnąłem się i nie bez zadowolenia pomyślałem: niech spróbuje mnie teraz usłyszeć surowy kierownik.

W końcu strzałka wariometru zaczęła spadać. Czepiałem się najmniejszego podmuchu, krążyłem w miejscach, gdzie wyczuwałem najmniejsze opadanie — utraciwszy komin, szukałem nowego. Miejsca, gdzie „dusiło“ szczególnie silnie przechodziłem na zwiększonej szybkości, a napotkawszy „komin“ zmniejszałem szybkość i przechodziłem w krążenie. Straciwszy stopniowo wysokość, znalazłem się ponad lądowiskiem.

Na starcie wszyscy śledzili mój lot. Ternawski (jego rudy kombinezon było widać z daleka) przyjaźnie machał ręką. Mam drugie miejsce — hurra! I zapomniawszy o niedawnych przestrogach, pełen radości krzyknąłem: „Idę do lądowania, wysokość 250 metrów!“

Nawet teraz jeszcze nie wiem, dlaczego to zrobiłem — musiało być mi bardzo wesoło na duszy! Na obliczenia nie zwracałem już specjalnie uwagi — wydawało mi się to teraz mało ważne. Oto i trzeci skręt. Powinno tu być 160 metrów. Lecz co to znów? Wydaje się, że trochę znosi. A przecież przed chwilą była cisza! Oto i droga, powinno nad nią być 100 m; u mnie jest mniej — brakuje 5 metrów. Pięć metrów, wydawałoby się, że to głupstwo. Zrobiłem energiczny skręt i tu już odechciało mi się śpiewu. „Dociągnę czy nie?“ Silnika nie ma, gazem nie podciągniesz. Ziemia „przybliżała się powoli“.

Ach co za niespodzianka! — pomyślałem, zwiększając szybkość. Ziemia popłynęła szybciej, wysokość spadała ostro. Podciągnąłem rączkę i szybowiec wytracając zbyteczną szybkość popłynął nad ziemią. Do znaków lądowania było jeszcze daleko, wysokość natomiast zmniejszała się (jak mi się wydawało) zbyt prędko, podczas gdy odległość zbyt wolno. Oto na koniec i wyznaczone miejsce lądowania. Zostało do niego niewiele — prawie wyciągnąć rękę. Myślałem, że dociągnę... Szybkość jednak jest zbyt mała. Dociągnąć, dociągnąć — mimo wszystko! Pod płozą szeleści już trawa. Jeszcze, jeszcze choć trochę... Ściągam drążek, szybowiec jednak dotknąwszy ziemi osiada na niej miękko — w odległości pół metra od mety.

Tak niesławnie zakończył się mój lot. Od stołu sędziowskiego biegli członkowie komisji z kwadratu nadchodzili uczestnicy zawodów. W miarę zbliżania krok ich stawał się wolniejszym. I tak widać już, że nie dociągnąłem — lot więc nie jest zaliczony. Było mi przykro i czułem do siebie żal. Towarzysze, którzy przybiegli wykrzykiwali współczująco. Niedociągnąć tylko pół metra.

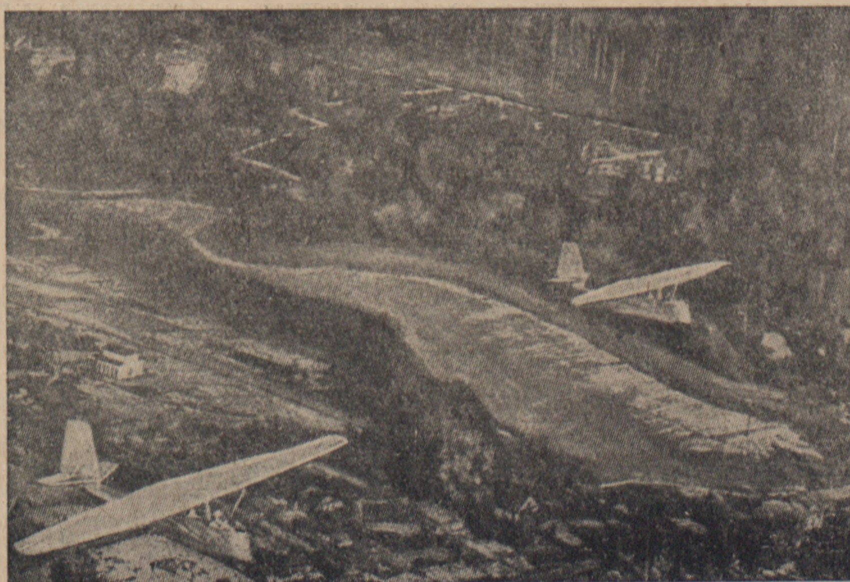
— Co ci się stało, dlaczego tak marnie wylądowałeś? — zasypywano mnie pytaniami.

Wzruszyłem ramionami — nic nie odpowiadając.

Dlaczego jednak się to zdarzyło, zrozumiałem już po czwartym skręcie: przez niezdyscyplinowanie i przez krzyk! Tak, przez krzyk! Gdybym nie rozpraszał uwagi, nie krzyczał nad startem, a uważnie prowadził obliczenie, niewątpliwie spostrzegłbym, że znosi mnie, że gdy leciałem podniósł się niewielki wiatr, i w odpowiednim czasie nie omieszkałbym wnieść do obliczeń niezbędnych poprawek. A tak — zakręciło mi się w głowie od sukcesu — zniesienie spostrzegłem zbyt późno, no i rezultat wiadomy.

Powróciwszy z zawodów do swojego aeroklubu nie od razu miałem odwagę pokazać się kolegom na oczy — wstydziłem się. Wierzyli oni, że potrafię stanąć w obronie honoru sportowego klubu. A ja znalazłem się na ostatnim miejscu. I nie dlatego, że latam źle, lecz dlatego, że zapomniałem o pierwszym przykazaniu pilota, że warunkiem wszystkich osiągnięć jest przede wszystkim dyscyplina. Że w powietrzu nie ma i nie może być drobnostek.

**Szybownictwo jest w Związku Radzieckim jednym z najpopularniejszych i najbardziej masowych sportów. Na zdjęciu poniżej — szybowce w locie**



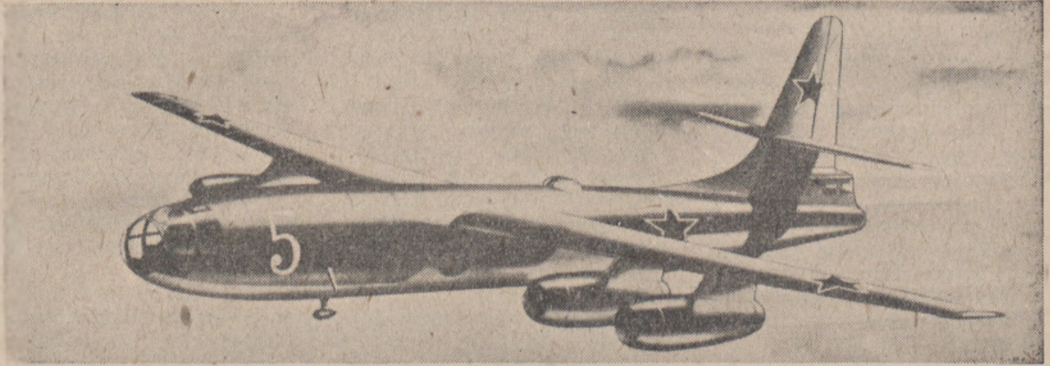
# SAMOLOTY ODRZUTOWE

ROMUALD GUDEL, inż.

Jesteśmy świadkami tak wspaniałego rozwoju techniki, iż często wcale nas nie dziwią jej zdobycze, którymi posługujemy się na każdym kroku. Pociągi, samochody, samoloty, radio, elektryczność, wszystko to już istniało, kiedyśmy ujrzeli światło dzienne. Obecnie trudno sobie wyobrazić, jakbyśmy się czuli bez tych wynalazków. Są jednak rzeczy młodsze od nas, które rodziły się w naszych oczach.

Są to samoloty odrzutowe.

Po raz pierwszy zjawiły się podczas ostatniej wojny i w przeciągu siedmiu lat swego istnienia rozwinęły się niebywale! Obecnie wszystkie szybkie nowoczesne samoloty mają prawie wyłącznie napęd odrzutowy.



Czasopisma lotnicze krajów kapitalistycznych w każdym niemal numerze przynoszą przypuszczenia na temat najnowszych radzieckich samolotów odrzutowych. Powyższa ilustracja zaczerpnięta z jednego z brytyjskich czasopism lotniczych ma przedstawiać samolot odrzutowy konstrukcji Ławoczkina.

Zapytacie, dlaczego silniki odrzutowe wstępnym bojem zajęły takie poważne miejsce w lotnictwie? Złożyło się na to dużo powodów. Porównajmy pracę turbiny gazowej z silnikiem tłokowym.

Wiecie już z poprzednich numerów SiM-u, jak pracuje silnik tłokowy. Pamiętacie, że na cykl jego pracy przypadają cztery suwy (wdech, sprężenie, praca, wydech). Z tego zaś tylko jeden jest suwem roboczym! W silniku turbinowym jest inaczej. Praca oddawana jest w czasie 4-krotnie krótszym, gdyż do komory spalania dajemy stale sprężone powietrze, a paliwo spala się w sposób ciągły. Stąd mamy stały rozkład temperatur i ciśnień, co ułatwia konstrukcyjne rozwiązanie turbin pod względem aerodynamicznym i cieplnym.

W turbinach gazowych nie ma części biorących udziału w ruchu posuwistozwrotnym (tak jak w silniku tłokowym — tłoki i korbowody), stąd dajemy turbinie większe obroty. Praca silnika odrzutowego jest spokojna, nie ma drgań. Silniki tłokowe dużej mocy są skomplikowane (4 000 KM to już bardzo dużo!). Turbiny łatwo rozwiązuje się konstrukcyjnie do 10 000 KM a nawet więcej.

Paliwem do napędu turbiny może być zwykła ropa, a więc bardzo tania w porównaniu z wysokooktanową benzyną lotniczą używaną do silników tłokowych.

Silnik odrzutowy ma prostszy układ chłodzenia.

Wzniesienie nad poziom morza również ma wpływ dodatni. Na wysokości turbina zużywa mniej paliwa. Wysmukłość silnika odrzutowego pozwala na opływową obudowę, co trud no uzyskać np. przy silniku gwiaździstym.

Czas rozruchu turbiny w stosunku do silnika tłokowego jest znacznie krótszy. Obsługa jest prostsza tak na ziemi, jak i w powietrzu w czasie lotu.

Początkowo silniki odrzutowe zabudowywano na miejsce silników tłokowych bez specjalnych zmian konstrukcyjnych samego płatowca. Często podwieszano zespoły silników pod skrzydłami. Nierzadko też łączono na jednym płatowcu oba napędy. Obok silników tłokowych dawano dodatkowo silnik odrzutowy. Napędy sterowane były oddzielnie z możliwością wyłączenia jednego z nich. W wypadku lotu na silniku odrzutowym, śmigło ustawiano w chorągiewkę.

W miarę rozwoju silników odrzutowych zaczęto budować płatowce specjalnie przeznaczone do tych celów. Turbiny zabudowywano w kadłub. Wlot powietrza następował z przodu lub z boku kadłuba. Wylot spalin za usterzeniem. W „latającym skrzydle" wbudowano kilka mniejszych silników odrzutowych w skrzydle. Budowano także latające łodzie o napędzie odrzutowym.

Ze wzrostem szybkości samolotów odrzutowych zmienił się zewnętrzny obrys skrzydeł, a także ich profil. Skrzydła ustawione są obecnie w strzałę, a profile ich laminarne.

Cienkie profile skrzydeł tłoczy się często z jednej części, muszą być bowiem bardzo sztywne, aby nie ulegały odkształceniom. Niewielkie odkształcenia powodują zmianę własności aerodynamicznych, co jest bardzo niekorzystne.

Kabiny nowoczesnych samolotów są oczywiście szczelne, gdyż loty odbywają się często w stratosferze, a tam sama maska tlenowa nie wystarcza.

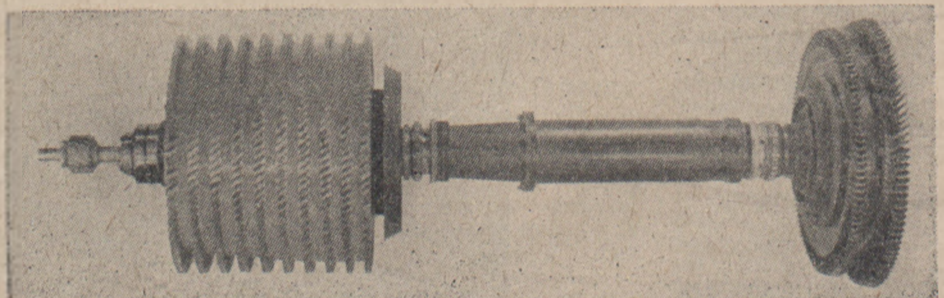
Podwozie w samolotach odrzutowych staje się coraz niższe. Są nawet próby stosowania płozy, podobnie jak to ma miejsce w szybowcach.

Ponieważ silnik odrzutowy zużywa o wiele więcej paliwa, stosuje się przeto dodatkowe zbiorniki z paliwem, (np. na końcach skrzydeł) które mogą być w czasie lotu odrzucone.

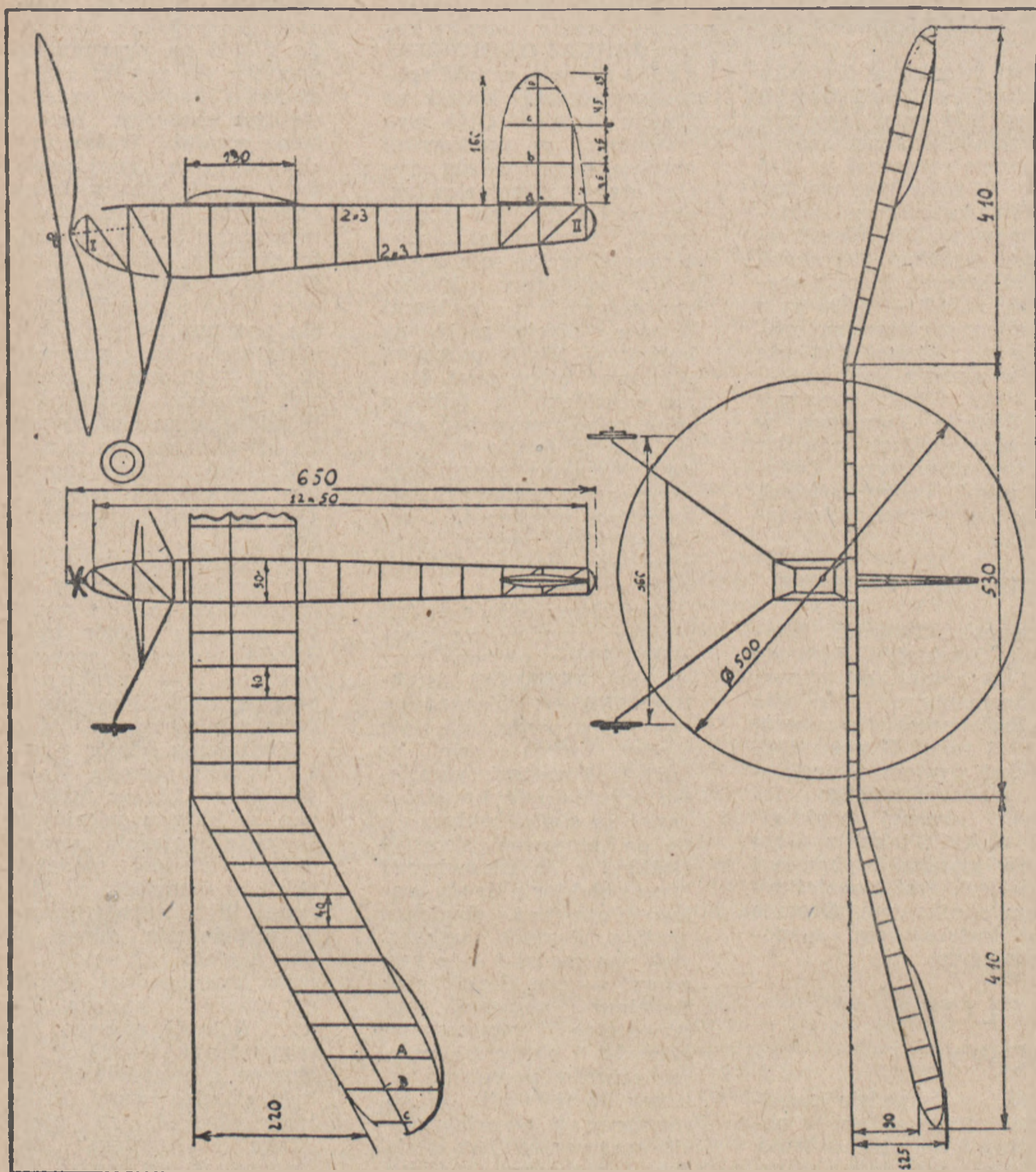
W celu zmniejszenia rozbiegu i szybszego wzniesienia się, stosuje się rakiety startowe. Są one zamocowane pod skrzydłami lub w kadłubie. Np. jedna z rakiet startowych o wadze 90 kg daje w ciągu 12 sek. swego spalania około 450 kg ciągu. Innymi słowy samolot „ciągnęło" przy starcie 300 koni więcej! (Oczywiście koni mechanicznych). Niekiedy takich pomocniczych rakiet zabudowuje się nawet 18 sztuk! Można je używać nie tylko przy starcie lecz i w innych potrzebach.

Mimo tych wszystkich zalet silników odrzutowych, przy mniejszych szybkościach w lotnictwie sportowym jeszcze bardzo długo będziemy posługiwać się silnikami z rodziny „tłokowce". Są one bardziej ekonomiczne w zakresie mniejszych szybkości, a poza tym — zawsze były i będą dziedziny życia, w których wielka szybkość jest zupełnie zbyteczna.

Oto „serce" silnika odrzutowego: wał turbosprężarki. Te tarcze, znajdujące się w przedniej części wału, to dziesięciostopniowa sprężarka, a dwie tarcze osadzone na końcu wału — to turbina.



# WĘGIERSKI BEZOGONOWIEC Z NAPĘDEM GUMOWYM




Coraz częściej w międzynarodowej tabeli rekordów małego lotnictwa znajdujemy doskonałe wyniki modelarzy bratniej Republiki Węgierskiej w kategorii modeli bezogonowców.

Celem zapoznania naszych modelarzy z konstrukcją jednego z rekordowych bezogonowców zamieszczamy plan gumówki o dość oryginalnym układzie.

Rysunek w trzech rzutach orientuje o wyglądzie modelu. Dane modelu: rozpiętość — 1 350 mm, długość — 650 mm, powierzchnia nośna — 17.29 dcm², ciężar modelu — 207 g, doskonałość — 1:10,3, średnica śmigła — 500 m, skok śmigła — 750 mm, długość gumy napędowej—700 mm.

A oto zestawienie materiałów potrzebnych do wykonania modelu: drewno sosnowe 2 x 2 mm — **9 m**, 2 x 3 mm — **4 m**, 2 x 8 mm — **2 m**, 3 x 3 mm — **1 m**, 3 x 5 mm — **2 m**. 4 x 6 mm **2 m**. Sklejka grubości 0,8 mm — **550 x 140 mm**. Sklejka 3 mm — **100 x 60 mm**. Drut stalowy o średnicy 1,5 — 1,7 mm — **150 cm**. Drut stalowy o średnicy 1 mm — **500 mm**. Guma napędowa **75 gramów**.

Profile skrzydeł i statecznika pionowego oraz zasadniczy obrys wręg podano na rysunku.

Po udanych próbach z szybowcami bezogonowymi warto wypróbować również i modele silnikowe.

**E. P.**

## CZY WIECIE ŻE...

...popularny przyrząd w lotnictwie, służący do pomiaru prędkości, tzw. rurka Pitot'a służył początkowo do celów hydromechaniki. Pierwowzoru rurki aerodynamicznej, będącej obecnie składową częścią szybkościomierzy lotniczych, użył uczony Pitot (stąd nazwa rurki) po raz pierwszy w 1732 roku do mierzenia szybkości przepływu rzek.

* * *

...w lotnictwie od kilku lat stosuje się klejenie drewna z metalem (tzw. metoda „Redux"). Możliwe jest także klejenie metalu z metalem. Wytrzymałość takiego połączenia jest wyższa niż wytrzymałość samego drewna, nawet przy 100° C. Tego rodzaju klejenie wymaga podwyższonej temperatury miejsc klejonych i odpowiedniego ciśnienia.

* * *

**...życie silnika lotniczego ocenia się przeciętnie od 3 000 do 12 000 godzin pracy. Okresy między przeglądami ewentualnie remontami wynoszą w dobrych silnikach 1 000 godz. Droga przebyta w tym czasie wynosi 300 000 km (dla porównania z lokomotywą: remont kotła odbywa się już po przejechaniu tylko 240 000 km).**

A
B
C
d
b
c
d
I
II

# PIERWSI MISTRZOWIE SPORTU W LOTNICTWIE

Z okazji Święta 1 Maja Prezydium Głównego Komitetu Kultury Fizycznej przyznało 18-tu sportowcom Polski tytuł mistrza sportu. Wśród wyróżnionych znaleźli się po raz pierwszy dwaj przedstawiciele naszego lotnictwa sportowego — spadochroniarze: **Witold Liczbiński** z Warszawy i **Zbigniew Chronik** z Bydgoszczy. Liczbiński i Chronik zostali tym samym pierwszymi mistrzami sportu nie tylko w sporcie spodochronowym, ale i w lotnictwie sportowym w ogóle.

Jak wiadomo (patrz „Skrzydlata Polska" nr 4 z br.) warunkiem uzyskania klasy mistrzowskiej w spadochroniarstwie jest wykonanie minimum 100 skoków lub zdobycie kolejno dwukrotnie pierwszego miejsca na zawodach krajowych w dowolnych konkurencjach. Nasi nowi mistrzowie wykonali ten pierwszy warunek. Składając kol. kol. Liczbińskiemu i Chronikowi z tej okazji serdeczne życzenia jesteśmy przekonani, że ten zaszczytny tytuł stanie się dla nich bodźcem do jeszcze lepszej i wydajniejszej pracy dla dalszego rozwoju polskiego sportu spadochronowego.

### WITOLD LICZBIŃSKI

Jest członkiem Związku Młodzieży Polskiej. Urodził się w 1926 roku jako syn piekarza. Szkolenie spadochronowe rozpoczął w 1945 roku. W roku 1947 uzyskał dyplom instruktora spadochronowego. Do chwili obecnej wykonał 132 skoki, wśród których kilka z wysokości 4 000 — 4 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu. Skakał z 8-miu typów maszyn (szybowce i samoloty). Skakał corocznie na Święcie Lotnictwa w Warszawie. Jest również pilotem silnikowym. Obecnie szkoli kadry młodych skoczków spadochronowych.

### ZBIGNIEW CHRONIK

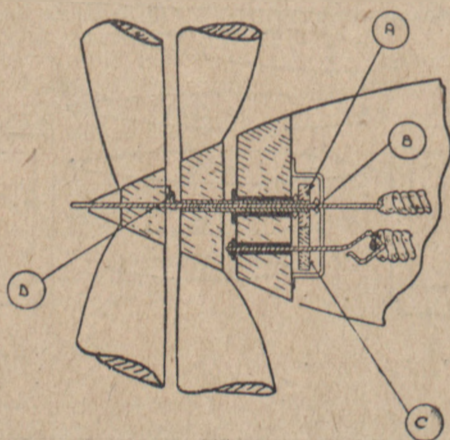
Członek Związku Młodzieży Polskiej. Urodził się w 1925 roku. Jest synem elektromontera. Szkolenie spadochronowe rozpoczął w 1945 roku. W roku 1947 uzyskał dyplom instruktora spadochronowego. Do chwili obecnej wykonał 102 skoki. Skakał z 6-ciu typów maszyn (szybowce i samoloty). Jest również pilotem silnikowym. Obecnie jest instruktorem spadochronowym.

# REKORDOWE LOTY MODELI POKOJOWYCH

19 marca b.r. lotnicza komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa rozpatrzyła wyniki osiągnięte przez modelarzy Baku i zatwierdziła je jako rekordy wszechzwiązkowe. Rekordy te padły 31 grudnia 1950 roku na czwartych republikańskich zawodach pokojowych modeli latających. Skonstruowany przez Włodzimierza Kuzowienkowa model o napędzie gumowym utrzymał się w powietrzu 6 minut 57 sekund.

Model wodnopłat typu latające skrzydło również o napędzie gumowym, skonstruowany przez G. Mikirtumowa utrzymał się w powietrzu 4 minuty 50 sekund.

Model śmigłowca Józefa Sarumowa utrzymał się w powietrzu 2 minuty 30 sekund. **(kel).**




# POCZTA MODELARSKA

Budując model redukcyjno-latający „Mig 3" kolega **JANUSZ OSTROWSKI z Ełka** nie wie w jaki sposób zamocować kołpak na piaście śmigła. Otóż wyjaśniamy: po całkowitej obróbce śmigła należy wyciąć otwory w kołpaku tak, aby zachodziły na łopatki śmigła. Ewentualne niedokładności wykonania otworów zalewamy klejem zmieszanym z opiłkami drewna. Macie rację, że kołpak w Mig-u powinien wystawać nieco poza śmigło w widoku z boku a więc kołpak musi być nieco dłuższy (około 5 — 10 mm). Życzymy pomyślnego zakończenia budowy i czekamy na wiadomość, czy chcielibyście więcej planów tego typu modeli widzieć w SiM-ie.

Kwitujemy odbiór dwóch planów modeli kartonowych, które otrzymaliśmy od kol. **JERZEGO BORKOWSKIEGO z Zagnańska.** Oto nasze uwagi odnośnie modeli: wydaje się, że model „Strzałka", pomijając oryginalność kształtów, został za ciężko wykonany. Po co mocować skrzydła ciężkimi pluskiewkami? Nasz redaktor z działu małego lotnictwa zbudował według Waszych wskazówek ten model i — o rozpaczy! — nie chciał latać. Radzimy poprawić go, zmieniając zamocowanie skrzydeł i stateczników oraz przesłać powtórnie rysunek do redakcji. W porównaniu ze „Strzałką" nieźle opracowany jest model drugi szybowca kadłubowego. Popełniliście, Kolego, tylko w jego konstrukcji dwa błędy: 1) Skrzydła o dużej rozpiętości nie zostały zupełnie wzmocnione, co spowoduje, że będą zginać się w locie. 2) Kadłub modeli jest zbyt krótki.

Aby model zachował równowagę w locie, musi mieć odpowiednie proporcje. Otóż po przesunięciu skrzydeł do przodu i podłużeniu kadłuba uzyskacie tym modelem bardzo **ładne wyniki. Ważne jest,** aby skrzydła znajdowały się przed statecznikiem poziomym w odległości, wynoszącej 3 — 4 głębokości skrzydła. Wasze skrzydło ma głębokość 30 mm, a więc tylna krawędź skrzydła powinna się znaleźć w odległości co najmniej 30 x 3 = 90 mm od przedniej krawędzi statecznika. W nadesłanym nam rysunku odległość wynosi 25 mm.

Nie budowaliśmy nawet tego modelu, ale wiemy z góry, że latać będzie kiepsko.

Przemyślcie jeszcze raz oba modele, zajrzyjcie do podręcznika „Szkoła małego lotnictwa", gdzie znajdziecie proporcje szybowców, no i — oczekujemy poprawionych konstrukcji, które zamieścimy w SiM-ie.

Kwitujemy odbiór pisma z Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL w Rzeszowie, w którym wiceprezes Zarządu wyjaśnia sprawę braku planów modelarskich w modelarni w Stalowej Woli. Stwierdzamy, że wyjaśnienie odnosi się do modelu „Amator", a nasz korespondent wyraźnie mówił o szkolnym „Żaku". Notatki naszego korespondenta uważamy za słuszne i prawdziwość ich była skontrolowana. Podajemy również, że plany „Żaka" i „Amatora" wydrukowane w bardzo dużych nakładach są stale do nabycia w CSMM. Sądzimy, że plany te dotarły już w międzyczasie do Stalowej Woli, za co w imieniu tamtejszych modelarzy dziękujemy i przypominamy o konieczności stałej i troskliwej opieki.

# KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Po przeczytaniu artykułu o śmigłach przeciwbieżnych w numerze 17 SiM-u chcę się podzielić ze wszystkimi modelarzami wiadomością, że również w małym lotnictwie stosowane są tego rodzaju śmigła. Zespół śmigieł napędzany jest dwoma pękami gumy; przy pomocy przekładni zębatej (na rysunku A i C) przenosi się obroty na dwa śmigła. Poza tym śmigło przednie może być zaopatrzone w wolny bieg (rys. B).

Ze względu na silny naciąg gumy napędowej pomiędzy obsadą przekładni a górnym trybem musi się znajdować łożysko (B).

Kto z modelarzy ma zamiar budować modele szybkościowe do lotów po prostej niech wypróbuje śmigła przeciwbieżne.

**J. R.**

# LOTNICTWO POLSKIE




**(ciąg dalszy)**

Dobiegliśmy do ostatniej części tematu „Lotnictwo Polskie", omawianego już w trzech numerach SiM-u. Dziś rozważymy, jak przystąpić do nauki o lotnictwie polskim i jego pięknym rozwoju w okresie od chwili wyzwolenia do chwili obecnej.

Sześć lat, dzielące nas od pamiętnych dni majowych roku 1945 — to okres nieustannej walki o szybką, racjonalną odbudowę i rozbudowę naszych skrzydeł. Patrząc wstecz widzimy, że każdy rok w przeciągu tych sześciu lat niepodległego bytu Polski Ludowej zaznaczył się potężnym wysiłkiem mas pracujących, które pod przewodem klasy robotniczej — pracując ofiarnie nad odbudową zniszczeń wojennych oraz zbudowaniem podstaw pod nowe życie w Polsce — stworzyły również nieznane przed wojną warunki dla rozbudowy lotnictwa.

Najważniejszym czynnikiem, który umożliwił Polsce wejście na drogę budowy silnego lotnictwa była braterska i bezinteresowna pomoc Związku Radzieckiego. Pomoc ta całkowicie uniezależniła Polskę od żarłocznych apetytów zachodnich kapitalistów, dążących do podporządkowania sobie gospodarki innych krajów.

Po zakończeniu wojny władza w Polsce przeszła w ręce ludu pracującego. Naród nasz, pod przewodem klasy robotniczej, z entuzjazmem przystąpił do odbudowy gospodarki narodowej. Po zwycięskim zrealizowaniu 3-letniego planu odbudowy, po uruchomieniu lotnisk, szkół lotniczych i techniczno-lotniczych, lotniczych warsztatów wytwórczych i remontowych — lotnictwo nasze stanęło u progu wielkiego Planu Sześcioletniego. Plan ten mający przede wszystkim za zadanie silną rozbudowę ciężkiego przemysłu — metalowego, maszynowego i chemicznego, stworzył możliwość powstania potężnej bazy przemysłowej, niezbędnej dla istnienia silnego i nowoczesnego lotnictwa. Tylko w tych warunkach lotnictwo nasze może stać się naprawdę pełnowartościowym i zdolnym do wykonania każdego zadania zarówno w służbie jak i obronie pokoju.

* * *

Uprzytomnijcie sobie, Koledzy, jak szybko odradzały się po wojnie poszczególne dziedziny naszego lotnictwa. Z dumą przypatrzcie się ciężkiej pracy ludzi naszego lotnictwa cywilnego którzy w niewiarygodnie szybkim czasie zdołali uruchomić zdewastowane lotniska, przywrócić komunikację na najważniejszych liniach, odbudować skomplikowane urządzenia portów lotniczych. Z uczuciem wdzięczności pomyślcie o wspaniałomyślnej pomocy ZSRR, który dostarczył nam w pierwszym, najtrudniejszym okresie samolotów komunikacyjnych Li-2.

Dzięki energii naszego ludowego rządu, dzięki opiece i troskliwości okazywanej przez cały naród i jego Partię, nasze lotnictwo komunikacyjne rozbudowuje się z roku na rok coraz lepiej. Świadczy o tym ilość i długość lin i powietrznych (krajowych i zagranicznych), stały wzrost liczby pasażerów i ładunków, ilość przelecianych przez nasze samoloty kilometrów. Świadczy o tym rozwoju — ruch współzawodnictwa i racjonalizatorstwa, rozpowszechniający się wśród wszystkich jego pracowników. Nasze lotnictwo cywilne, dając świadectwo wielkiej różnorodności swego zastosowania — wzięło czynny udział w akcji zwalczania szkodników leśnych, ratując od zagłady wiele tysięcy hektarów powierzchni zalesionej.

Wysoki poziom wyszkolenia personelu latającego i technicznego wyposażenie w najnowocześniejsze maszyny dalekiego i bliskiego zasięgu (dwusilnikowe Il—12 produkcji radzieckiej), olbrzymie zaufanie ze strony społeczeństwa — to są wielkie osiągnięcia naszego lotnictwa komunikacyjnego.

* * *

Równie szybko jak lotnictwo komunikacyjne — rozwijało się po wojnie nasze lotnictwo sportowe. Jeszcze nie zakończyły się działania wojenne, a już na wyzwolonych terenach Polski przystąpiły do pracy grupy konstruktorów i techników lotniczych. Szybko zaczęły ukazywać się owoce ich pracy — samoloty sportowe różnych typów: „Szpaki", „Żaki", potem „Junak", „Zuch", motoszybowiec „Pegaz". Jak grzyby po deszczu powstawały aerokluby, przystępując do szkolenia kadr pilotów sportowych.

Równolegle z rozwojem lotnictwa silnikowego następował niezwykły rozkwit szybownictwa. Dzięki niezmordowanym wysiłkom wszystkich miłośników tego pięknego sportu, poparciu i opiece władz — nasze szybownictwo w przeciągu kilku lat odbudowało się i stanęło mocno w czołówce światowej. Świadczą o tym nie tylko doskonałe wyczyny naszych pilotów szybowcowych, nie tylko ilość i wysoka jakość skonstruowanych szybowców wszystkich typów („ABC", „Salamandry", „Komary", „Muchy", „Sępy", „Kaczka", „Nietoperz") ale przede wszystkim niespotykana gdzie indziej na zachodzie — masowość szkolenia.

Piloci Ligi Lotniczej — silnikowi i szybowcowi — dali dowód swego uświadomienia i wyrobienia społecznego, biorąc aktywny udział w pracach na rzecz gospodarki narodowej: opylaniu lasów, walce ze stonką ziemniaczaną, transporcie chorych drogą powietrzną do szpitali itp. Piloci wykazali również duży entuzjazm w akcji upowszechniania lotnictwa, jego celów i zadań, wśród najszerszych warstw społeczeństwa, drogą przeprowadzania w szkołach i zakładach pracy wykładów i pogadanek na lotnicze tematy oraz prowadzenia wykładów na kursach ogólnolotniczych i KWWL w Kołach LL.

Nie można pominąć tu modelarstwa lotniczego i wielkiej roli, jaką spełnia ono w przygotowaniu młodzieży do szkolenia szybowcowego i silnikowego oraz przysposobienia jej do nauki w liceach mechaniczno-lotniczych i studiów na wydziałach lotniczych wyższych uczelni.

Nasi najmłodsi lotnicy — modelarze LL — drogą usilnej, wytrwałej pracy szkoleniowej doszli do poważnych sukcesów, zarówno w swej działalności na terenie kraju jak i podczas wyjazdów za granicę na zawody międzynarodowe. O sukcesach tych świadczy uzyskanie 3 miejsca na zawodach krajów demokracji ludowej w Budapeszcie, zwycięstwo w zawodach z Bułgarią oraz dobre wyniki na zawodach krajowych.

* * *

Lotnictwo nasze, Koledzy, rośnie i rozbudowuje się wspaniale z roku na rok. U boku najpotężniejszego lotnictwa na świecie — Lotnictwa ZSRR, w przyjaźni i sojuszu z lotnictwem krajów demokracji ludowej— stanowi potężną siłę, zdolną do obrony granic naszej ojczyzny i zniweczenia obłąkańczych wojennych planów angloamerykańskich imperialistów. Połączone mocnymi więzami z całym, budującym podstawy socjalizmu narodem polskim, związane braterstwem broni z lotnictwem radzieckim — aktywnie uczestniczy w ogólnoświatowej walce o pokój.

Materiały do opracowania tego tematu znajdziecie, Koledzy, w broszurce „Lotnictwo Polski Ludowej" — rozdział IV oraz w SiM-ie i „Skrzydlatej Polsce" (poszczególne artykuły we wszystkich rocznikach).

Następnym naszym tematem do nauki na KWWL będzie: DOSAW — masowa organizacja lotnicza radzieckich patriotów".

**ZAR**

LOTNICY – NA FRONT NARODOWEGO PLEBISCYTU POKOJU!

## KORESPONDENCI SIMU donoszą

**Koło LL przy państwowym Gimnazjum i Liceum Elektrotechnicznym nie pracuje**

Koło nasze istnieje już od dwóch lat. W pierwszym roku jego istnienia nie odbyło się ani jedno zebranie. Powodem tego był brak sali, która mogłaby pomieścić wszystkich członków.

Zarząd jednak nie pomyślał, jak tę przeszkodę usunąć. Praca Zarządu polegała tylko na zbieraniu składek i wydawaniu legitymacji. Tak przeszedł pierwszy rok.

Na początku drugiego roku wybrano nowy Zarząd, który także nie potrafił posunąć pracy naprzód, tak, aby Koło dało członkom trochę wiadomości o lotnictwie. Tak było do grudnia. W grudniu zorganizowano kurs ogólnolotniczy, a po kursie praca w dalszym ciągu „leżała". Dłużej tak być nie może, praca musi ruszyć naprzód.

W tym celu podzielono koło szkolne na koła klasowe, które mając po 25 członków będą mogły swobodnie urządzać zebrania i aktywniej pracować. Gdy koło ma za dużo członków pracuje źle i nieproduktywnie.

koresp. **Grochowski**
Warszawa

* * *

W Grodzisku Mazowieckim jest dużo młodzieży chętnej do pracy w Lidze Lotniczej, lecz dotychczas nie ma jeszcze na terenie miasta ani jednego Koła LL.

Uważamy, że odpowiednie czynniki winny się tą sprawą zainteresować i dopomóc młodzieży w realizowaniu jej pragnień. Zarząd Okręgu Warszawskiego LL niech nie zapomina, że istnieje miejscowość Grodzisk Mazowiecki, że jest tam młodzież interesująca się lotnictwem, której należy przyjść z pomocą.

koresp. **Edmund Nowicki**
Grodzisk Mazowiecki

* * *

Wrocławski Aeroklub LL zorganizował dla swoich członków teoretyczny kurs doskonalący. Kurs ten o łącznej ilości godzin: 130 dla pilotów szybowcowych i 120 godzin dla pilotów silnikowych trwał dwa miesiące.

33 Wrocławska Eskadra Sześciolatki wezwała inne eskadry do współzawodnictwa w uzyskaniu przez członków eskadr najlepszych wyników w końcowym egzaminie kursu.

koresp.
**Aleksander Pawlikiewicz**
Wrocław

* * *

We Włocławku wyświetlany jest obecnie film lotniczy „Pierwszy Start". Oddział Miejski LL w czasie wyświetlania tego filmu zorganizował na terenie kina stoisko z modelami, książkami i czasopismami lotniczymi. Przed każdym seansem wygłaszane są prelekcje na tematy lotnicze.

koresp.
**Krzysztof Nowiński**
Włocławek

* * *

W Stalowej Woli powstały I i II Zespoły Sześciolatki Małego Lotnictwa.

Zespół amatorów w składzie kol. kol. Kazimierz Celuch, Bronisław Lisiczka, Henryk Krok, Andrzej Paszkiewicz, Mieczysław Fabiański i Andrzej Zbyszyński, zobowiązali się w ramach zobowiązań długofalowych zwerbować 10 nowych członków LL każdy, rozpowszechnić prenumeratę pism lotniczych, wykonać jeden model ponad przewidziany plan szkolenia w modelarstwie, wziąć masowy udział w Okręgowych Zawodach Modelarskich z dobrze przygotowanym sprzętem oraz ukończyć w tym roku kurs przodowników modelarstwa.

Modelarze II Zespołu Juniorów: Marian Lisiczka, Leszek Panasiuk, Czesław Sawicki, Jerzy Gawor, Andrzej Pronajski, Krzysztof Moczydłowski — zobowiązali się zwerbować po 5 nowych członków LL, każdy, rozpowszechnić prenumeratę pism lotniczych, wykonać jeden model ponad plan z zaoszczędzonego materiału i wziąć udział w zawodach modelarskich.

koresp.
**Andrzej Paszkiewicz**
Stalowa Wola

* * *

Rok ubiegły dla Ostrowskiego Aeroklubu zaznaczył się poważnymi osiągnięciami szybowcowymi. Piloci klubu zdobyli dwie złote odznaki szybowcowe i wiele odznak srebrnych.

W obecnym sezonie powstały dwie nowe Eskadry Sześciolatki, które w ramach zobowiązań długofalowych postanowiły zaatakować i ustanowić dwa międzynarodowe rekordy szybowcowe oraz jeden rekord krajowy.

Dwóch pilotów szybowcowych, posiadających złote odznaki zobowiązało się zdobyć cztery „diamenty".

koresp. **„Awis"**
Ostrów Wlkp.

* * *

Poznański Okręg Ligi Lotniczej uczcił tydzień ŚFMD otwarciem wystawy modelarskiej lotniczo-szkutniczej. Jest to druga z kolei wystawa zorganizowana w ramach długofalowych zobowiązań podjętych przez Poznań.

Wystawa obrazuje dorobek Ligi Lotniczej na polu modelarstwa. Na terenie wystawy zorganizowano stoisko z książkami i pismami lotniczymi.

Oprócz modeli wodnopłatów wykonanych przez członków LL wystawa obejmuje modele wykonane przez członków Ligi Morskiej.

Wystawa poznańska jest dowodem stale zacieśniającej się współpracy między bratnimi organizacjami młodzieżowymi.

**Marian Kucharski**
Poznań

* * *

Koło Ligi Lotniczej przy Ośrodku Szkolenia Zawodowego PA-FA-WAG we Wrocławiu powstało w 1950 roku i otrzymało kolejny numer 25 w spisie wrocławskich Kół LL. Czy to wszystko? Czy mamy się zadowolić suchym faktem, pozbawionym całkowicie rumieńców życia? Nasze koło, to nie martwa notatka, nasze koło rozwija się, żyje.

Zanim jednak się narodziło, trzeba było wiele trudu i pracy ze strony nie tylko jednostek, ale całego zespołu młodych entuzjastów lotnictwa.

Nasza bursa skupia młodzież robotniczą i chłopską, która przybyła do Wrocławia.

Wśród chłopów zainteresowanie było różnorodne. Jednak lotnictwo przyciągało najwięcej młodzieży.

Piloci wrocławskiego ALL zorganizowali Koło Ligi Lotniczej na terenie szkoły, które rozwijało się bardzo szybko. Powstała modelarnia, której członkowie obecnie przechodzą kurs modelarski juniorów. Około 30% ogółu młodzieży zgłosiło się na kursy w pilotażu silnikowym szybowcowe i spadochronowe. Zorganizowano również sprawnie działający aparat kolportażu czasopism lotniczych, dzięki któremu wielu z naszych kolegów zostało zapalonymi „simkarzami".

Pragnę zaznaczyć, że tylko dzięki pracy zespołowej i współpracy z ZO LL i ZMP nasze Koło może dobrze pracować. Nadchodzi wiosna. Rozpoczną się loty. Zorganizujemy wycieczki na lotnisko, aby nasi koledzy mogli z bliska obejrzeć samoloty i dowiedzieć się wielu ciekawych rzeczy o lataniu.

koresp. **Zdzisław Woźnicki**
Wrocław

**PRACA KOŁA LL Nr 22**

2 października 1950 roku przy państwowym Liceum Chemicznym w Toruniu powstało Koło Ligi Lotniczej. Dzięki energii kierownictwa praca na kole z miejsca poszła we właściwym kierunku. Członkowie zaznajomili się z celami i zadaniami naszej organizacji. Dzięki zorganizowanym wykładom KWWL podnoszą oni systematycznie poziom swych ogólnych wiadomości o lotnictwie.

Zarząd Koła docenia również znaczenie propagandy. Powołano do życia kolegium redakcyjne, które zajmuje się wydawaniem gazetek ściennych. Zorganizowano również kolportaż czasopism lotniczych, w wyniku którego ilość prenumeratorów stale wzrasta.

**Zbigniew Adamek**
Toruń

**Podpisując Apel Światowej Rady Pokoju przyczyniasz się do utrwalenia pokoju na świecie!**




Wiele listów nadsyłają codziennie do redakcji nasi czytelnicy, na każdy trzeba odpowiedzieć. Listonosz dosłownie ugina się pod ich ciężarem, a cóż dopiero my, którzy na nie mamy odpisać.

W „Poczcie" nie można na raz zmieścić (z braku miejsca) wszystkich odpowiedzi. Kolegów i Koleżanki, którzy nie znajdą w dzisiejszej poczcie odpowiedzi na swoje listy, prosimy o cierpliwość.

Zaczniemy od listu kol. **JANINY WADOWSKIEJ z Nowego Targu.** Zwracacie się do nas Koleżanko o radę, co zrobić, aby móc szkolić się na kursie szybowcowym, który trwa 6 tygodni, a Wy macie tylko miesiąc urlopu w pracy? Czy muszę zrezygnować z szybownictwa? — pytacie. Po przeczytaniu Waszego listu doszliśmy do wniosku, że nie jest tak tragicznie, jak Wam się zdaje. Złóżcie podanie na szkolenie szybowcowe, zaznaczcie w nim kiedy to szkolenie możecie odbyć. Ucząc się dobrze i robiąc duże postępy w szkoleniu możecie wcześnie uzyskać przewidziany stopień wyszkolenia. Dla lepszego opanowania materiału teoretycznego radzimy Wam niezwłocznie rozpocząć naukę w domu i do szkolenia przystąpić dobrze przygotowaną. Polecamy do nauki w domu ABC Szybownictwa — Woyny, „Meteorologię lotniczą" Parczewskiego oraz naturalnie nasze czasopisma lotnicze. Przy dobrych chęciach i pracy możecie dużo zrobić i wiele przeszkód pokonać. Nie należy z góry zniechęcać się. Za pozdrowienia dziękujemy i życzymy powodzenia.

Kol. **BOHDAN HUSZAKOWSKI z Krakowa** — zapytujecie co słychać ze sprawą zapowiedzianych w 14 (250) SiM-ie mundurów dla pracowników i członków Ligi Lotniczej.

Kolego SiM 14 nosił datę 1 kwietnia, a mundury, o które pytacie, były żartem primaaprilisowym, na który daliście się nabrać. Przykro nam, że musimy Was rozczarować. Z projektów medali, jakie proponujecie do „mundurów" — nie skorzystamy.

Kol. kol. **BOHDAN ZWIETKA, HENRYK ŚWIĄTEK, ZYGMUNT PASZKO i STEFAN LINOWSKI z Tczewa** są uczniami I klasy Liceum Technicznego, lecz pragną uczyć się w Liceum Mechaniczno - Lotniczym. Przy przejściu z jednej szkoły zawodowej do drugiej należy złożyć egzaminy uzupełniające z przedmiotów obowiązkowych w szkole, do której się chcecie przenieść. O bliższe informacje należy zwrócić się do Dyrekcji Liceum Mech.-Lotn., adres: Warszawa 1, ul. Hoża Nr 88.

„Bardzo interesuję się szybownictwem i pragnąłbym korespondować z którąś z dziewcząt pilotek lub z kimś, kto także bardzo interesuje się lataniem" — pisze kol. **RENATA PACHOLSKA z Warszawy.**



Prośbę koleżanki Reni ogłaszamy w naszej poczcie. Adres Reni: Warszawa, ul. Próchnika 8 m 242. Zamówienia na numery SiM-u przyjmuje redakcja. Za pozdrowienia serdecznie dziękujemy.

Korespondencję z lotnikiem pragnie prowadzić kol. **LESZEK z Krakowa.** Niestety nie podał dokładnego adresu. Listy do kol. Leszka prosimy kierować do naszej redakcji, a „tajemniczego" Leszka o nadesłanie dokładnego adresu.

Kol. **STEFAN KWIATKOWSKI** z Lublina zapytuje o Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych. Szkoła taka istnieje i mylnie Was poinformowano jakoby została zlikwidowana. O bliższe informacje na temat przyjęcia do szkoły należy zwrócić się do Wojskowej Komendy Rejonowej w Lublinie.

„Mam lat 16 i chodzę do 5-ej klasy. Do szkoły chodziłem siedem lat. Uczyłem się dobrze, ale do 3ej i 4-ej klasy chodziłem po dwa lata. Nie wiem, czyja to wina" — pisze kol. **WŁADYSŁAW WIELGOSZ z Brzozowa.** — Przykro nam bardzo, ale my także nie wiemy czyja to była wina, że chodziliście po dwa lata do jednej klasy. Niestety, chcąc iść na szkolenie szybowcowe, należy mieć ukończone 7 klas szkoły podstawowej. Nic Wam, Kolego, poradzić nie możemy. Trzeba się uczyć, a kiedy ukończycie szkołę, to na pewno poznacie winowajcę oblania 3-ej i 4-ej klasy.

O przyjęcie do grona naszych stałych korespondentów prosi kol. **MARIAN KUCHARSKI z Poznania.** Zapytujecie Kolego, o czym i co powinien pisać korespondent. Spraw do poruszenia na łamach naszych pism jest bardzo dużo. Piszcie o wszystkim, o pracy Waszego Koła LL, o modelarni, o Waszych osiągnięciach w ligowej pracy, przeszkodach, na jakie napotykacie. Opisujcie wszystkie przejawy lotniczego życia na Waszym terenie.

Jednocześnie zawiadamiamy o przyjęciu do grona korespondentów SiM-u następujących kolegów: **WITOLDA BŁAŻEWICZA z Wejherowa, MIECZYSŁAWA NERCIA z Płońska, JANA FEIBIGA z Wolsztyna, ROMUALDA BRACHMOŃSKIEGO z Radlicza, STANISŁAWA FUNDAKOWSKIEGO z Jasła, LILIĘ PAWLAK z Żychlina, STEFANA MATYSIAKA z Kępna, HENRYKĘ SOWIŃSKĄ ze Stalowej Woli, JANUSZA MACIEJEWSKIEGO z Inowrocławia, ALEKSANDRA FAŁCZYKA ze Sztumu i JANUSZA HANKOWSKIEGO z Białegostoku.** Nadesłane przez wyżej wymienionych kolegów materiały wykorzystamy.

Uwaga kol. **RYSZARD ZIELIŃSKI z Ursusa.** Nadesłany przez Was humor rysunkowy jest mało dowcipny. Może nadeślecie coś innego? Za pozdrowienia dziękujemy.

Kol. kol. **ROMAN SOBOCIŃSKI z Sierpca i H. JÓZY z Wałcza** — w Waszej sprawie interweniowaliśmy. Złóżcie powtórnie podanie o przyjęcie na szkolenie szybowcowe w Zarządzie Powiatowym ZMP.

Kol. **ROMAN BEDNAREK z Pabianic** zwraca się do nas z zapytaniem — czy jako niezorganizowany w Lidze Lotniczej w modelarni może zakupić materiały modelarskie w OSMM. Niestety Kolego, OSMM sprzedaje materiały modelarskie tylko na zapotrzebowanie modelarni. Członkom niezorganizowanym OSMM fakycznie odmawia sprzedaży materiałów. Jaka jest na to rada — pytacie. Po prostu, zapiszcie się do którejś modelarni LL w Pabianicach, gdzie będziecie mogli budować modele pod okiem fachowego instruktora, mając do dyspozycji odpowiednie narzędzia i materiały.

W sprawie szkolenia zapytują nas kol. kol.: **EDWARD WATOŁA z Czeladzi, WITOLD GRYGON z Bobrowik koło Lidzbarka, BARBARA ADAMCZYK z Warszawy, TADEK BAŃCZYK z Warszawy, MARIAN KLAMKA z Libiąża Małego, ZOSIA KONOPNICKA z Józefowa, ANDRZEJ BRYŚ z Karpacza, MIETEK WIELOSZ z Kutna, ADAM GOŁOLEŃ z Lublina, EDWARD KAMIEŃSKI z Wadowic i ZYGMUNT ANDRZEJCZYK z Płocka.** Wyżej wymienionym Koleżankom i Kolegom odpowiadamy: pragnąc odbyć szkolenie w pilotażu szybowcowym nie mogą mieć mniej niż lat 16 i więcej niż 18 lat, ukończone 7 klas Szkoły Podstawowej (przy czym potrzebne jest pozwolenie rodziców lub opiekunów). Podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze składać należy w Miejskich lub Powiatowych Zarządach ZMP. Do podania należy załączyć własnoręcznie napisany życiorys, opinię partii, ZMP, ZHP lub innej organizacji, metrykę urodzenia (może być uwierzytelniony odpis), świadectwo szkolne (lub odpis), zaświadczenie posiadania obywatelstwa polskiego, zaświadczenie o niekaralności oraz zaświadczenie lekarskie ze szkoły lub zakładu pracy. Na podaniu należy zaznaczyć w jakim miesiącu kandydat chciałby odbyć szkolenie.

Kol. **TADEUSZ MUSIDLAK z Kalisza** kończy w tym roku siódmą klasę Szkoły Podstawowej i pragnie pracować w lotnictwie, ale nie jest jeszcze zdecydowany do jakiej szkoły zapisać się w nowym roku szkolnym. Trudno Wam poradzić, Kolego, sami winniście zadecydować i wybrać zawód, do którego macie zamiłowanie. Do Liceum Mechaniczno - Lotniczego przyjmowani są kandydaci mający ukończone 9 klas Szkoły Ogólnokształcącej (mała matura).

Na tym kończymy dzisiejszą korespondencję. Kolegów interesujących się szkoleniem szybowcowym i warunkami przyjęcia odsyłamy do 4, 5 i 19 numeru SiM-u z br., gdzie znajdą wyczerpujące odpowiedzi na ten temat.

# PRZEZ LOTNICZE OKULARY

## MÓWIMY PO POLSKU

Zamieszczamy w dalszym ciągu najpopularniejsze term ny lotnicze, używane często niewłaściwie przez pilotów, mechaników i modelarzy. Podajemy zarazem poprawne terminy w polskim języku technicznym.

| źle! | dobrze |
|---|---|
| **sztyft** | zawleczka |
| **bolec** | sworzeń |
| **szturman** | obserwator |
| **kompresor** | sprężarka |
| **czterotaktowy** | czterosuwowy |
| **aerodrom** | lotnisko |
| **magneto** | iskrownik |
| **betonka** | pas startowy |
| **interceptor** | przerywacz |
| **flowmetr** | miernik przepływu paliwa |
| **hauba** | pilotka (albo kołpak np. śmigła) |
| **plexiglas** | szkło organiczne |
| **bezmotorowy** | bezsilnikowy |
| **holowany** | wleczony |
| **majak** | reflektor lotniskowy |
| **trymowanie** | wyważanie |



**Vlasta Fialova gra czołową rolę w czechosłowackim filmie szybowcowym, który już niedługo zobaczymy na naszych ekranach. Na zdjęciu — Fialova w filmie „Vitezna kridla".**

Czy potrafisz odpowiedzieć bez namysłu na następujące pytania?

1. Kiedy odbył się start pierwszego na świecie samolotu?

2. Dlaczego samolot startuje pod wiatr?

3. Kto to był Wiktor Tałalichin?

4. Co to jest sprężarka w silniku lotniczym?

5. Ile międzynarodowych rekordów szybowcowych posiada Polska?

6. Kiedy powstała Liga Lotnicza?

7. W jaki sposób mierzy się ilość paliwa w zbiornikach?

8. Ile samolotów hitlerowskich strącili lotnicy radzieccy podczas wojny?

9. Jaką moc posiadają przeciętnie silniki nowoczesnych myśliwców?

10. Co było najważniejszym wydarzeniem w życiu naszej organizacji na przestrzeni ostatniego miesiąca?

Jeżeli odpowiesz bezbłędnie na 9—10 pytań, jesteś bardzo dobrze zorientowany w lotnictwie i pilnie czytujesz prasę lotniczą. 5 — 8 odpowiedzi, uważaj! czytaj dokładniej SiM i „Skrzydlatą". 1 — 4 odpowiedzi — źle! jak możesz dopuścić aby nie wiedzieć podstawowych rzeczy? Weź się natychmiast do roboty!

## WART PAC PAŁACA...

**Rząd Stanów Zjednoczonych zawarł w ubiegłym miesiącu umowę z dwoma największymi koncernami lotniczymi „Boeing Airplane" i „Consolidated Vultee" na dostawę trzech ogromnych serii samolotów bojowych — myśliwców i bombowców odrzutowych oraz dużej ilości myśliwców morskich. No i cóż w tym dziwnego? — zapytacie. Przecież to zupełnie normalne zjawisko w ustroju kapitalistycznym, że rząd popiera fabrykantów uzbrojenia, a ci z kolei — popierają politykę rządową, zmierzającą do rozpętania na świecie wojny.**

**Macie rację. W tym fakcie nie ma nic dziwnego. Jest natomiast bardzo interesujące, co zrobią Amerykanie z taką ilością samolotów, bo przecież od kilku lat amerykański przemysł lotniczy produkuje, jak to się mówi, na pełnym gazie.**

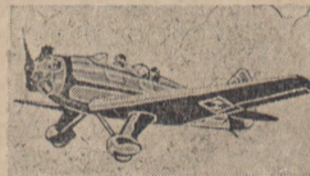
**Rozwiązanie — przyznacie to sami — było bajecznie proste. Po prostu polecono wszystkim sztabom armii zachodnio-europejskich (włącznie z Wermachtem!), aby przygotowały się do odbioru znacznych transportów amerykańskiego sprzętu lotniczego. Innymi słowy, oznacza to, że cała armia paktu atlantyckiego zostanie wyposażona w amerykańskie samoloty. Darmo? Ależ skąd! Zapłaci za to człowiek pracy, na którego nakładane są coraz wyższe podatki.**

**Nawiasem mówiąc, decyzja amerykańskich imperialistów oznacza właściwie klęskę dla pozostałych kapitalistycznych fabrykantów samolotów. Bo i komu będą teraz sprzedawać swoje „Espadony", „Fiaty", „Vickersy"? Ale to jest przecież amerykańskie prawo przemocy i pięści! Przy tym wart Pac pałaca..**

**Zresztą przypominamy sobie, jak to hitlerowcy dawali ogromne zamówienia fabrykom Heinkla i Dorniera. Rezultat? 75 000 samolotów hitlerowskich, strąconych i zniszczonych na froncie wschodnim.**

**SPROSTOWANIE**

W numerze 17 S M-u pod zdjęciem na str. 258 mylnie został umieszczony podpis, co niniejszym prostujemy. Zdjęcie przedstawia grupę modelarzy z Okręgowej Modelarni LL w Toruniu.



Czy wiecie, że wyraz „lotnictwo" brzmi w języku rosyjskim — awiacija, czeskim — letectvi, węgierskim — répüles, rumuńskim — aviatia, niemieckim — Flugwesen, angielskim — aviation, francuskim — aviation, szwedzkim — flygen, hiszpańskim — aviatione, włoskim — aviazione, tureckim — tayyese? Jeżeli nie, to w tej chwili wiecie już na pewno.

**NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:**

**Sezon w pełni. Na lotniskach aeroklubów Ligi Lotniczej wydęte pomyślnym wiatrem rękawy startowe wskazują pilotom kierunek startu. Pamiętaj! Każdy lot lepszy od poprzedniego — każdy lot lepiej przygotowany niż poprzedni.**


**WYDAJE: LIGA LOTNICZA**

**REDAGUJE ZESPÓŁ**

**Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.**

**Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. tel. redakcji 6-21-48. Zam Nr 820 2-B-30052**